

Enmiendas**Iniciativa: 121 / 9**

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Plazo de enmiendas: 30/10/2024 18:00

Fecha Presentación	Número	Tipo de Enmienda	Autor	Observaciones
19/03/2024 13:03	1	Enmiendas al articulado	Valido García, Cristina (GMx)	
10/04/2024 12:38	2	Enmiendas al articulado	Valido García, Cristina (GMx)	
11/09/2024 16:41	3	Enm. totalidad devolución	Grupo Parlamentario Popular en el Congreso	
24/09/2024 16:56	4 - 6	Enmiendas al articulado	Valido García, Cristina (GMx)	
09/10/2024 12:16	7 - 42	Enmiendas al articulado	Valido García, Cristina (GMx)	
30/10/2024 12:41	43 - 75	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu	
30/10/2024 14:01	76 - 139	Enmiendas al articulado	Belarra Urteaga, Ione (GMx)	
30/10/2024 15:49	140 - 230	Enmiendas al articulado	Rego Candamil, Néstor (GMx)	
30/10/2024 16:12	231 - 252	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR	
30/10/2024 16:16	253 - 283	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario VOX	
30/10/2024 16:19	284 - 302	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu Grupo Parlamentario Republicano Rego Candamil, Néstor (GMx)	
30/10/2024 16:19	303 - 314	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu Grupo Parlamentario Republicano	
30/10/2024 16:19	315 - 319	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu	
30/10/2024 16:19	320	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Rego Candamil, Néstor (GMx)	

Fecha Presentación	Número	Tipo de Enmienda	Autor	Observaciones
			Grupo Parlamentario Republicano	
30/10/2024 16:25	321 - 325	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR	
30/10/2024 16:57	326 - 411	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Junts per Catalunya	
30/10/2024 16:57	412	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Junts per Catalunya Grupo Parlamentario Republicano	
30/10/2024 17:18	413 - 488	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)	
30/10/2024 17:22	489 - 502	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Socialista	
30/10/2024 17:22	503 - 523	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Socialista Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR	
30/10/2024 17:22	524	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Rego Candamil, Néstor (GMx)	
30/10/2024 17:29	525	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Republicano Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR	
30/10/2024 17:52	526 - 621	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Popular en el Congreso	
31/10/2024 09:44	622 - 750	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Republicano	Corresponde al nº de Registro General 46650

ÍNDICE

<u>Expediente: 121/000009</u>	16
Nº Enmienda: 1. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones adicionales nuevas.....	16
Nº Enmienda: 2. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones adicionales nuevas.....	19
Nº Enmienda: 4. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 14.....	22
Nº Enmienda: 5. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 18.....	25
Nº Enmienda: 6. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 90.....	26
Nº Enmienda: 7. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. TÍTULO PRELIMINAR.....	28
Nº Enmienda: 8. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 1.....	29
Nº Enmienda: 9. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 2.....	30
Nº Enmienda: 10. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 5.....	32
Nº Enmienda: 11. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 10.....	34
Nº Enmienda: 12. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 19.....	35
Nº Enmienda: 13. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 20.....	36
Nº Enmienda: 14. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 27.....	37
Nº Enmienda: 15. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 27.....	39
Nº Enmienda: 16. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 28.....	41
Nº Enmienda: 17. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 29.....	43
Nº Enmienda: 18. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 29.....	44
Nº Enmienda: 19. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 31.....	45
Nº Enmienda: 20. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 34.....	46
Nº Enmienda: 21. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 46.....	48
Nº Enmienda: 22. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 60.....	49
Nº Enmienda: 23. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 60.....	50
Nº Enmienda: 24. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 60.....	51

Nº Enmienda: 25. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 63.....	52
Nº Enmienda: 26. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 77.....	53
Nº Enmienda: 27. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 82.....	54
Nº Enmienda: 28. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 95.....	56
Nº Enmienda: 29. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 96.....	57
Nº Enmienda: 30. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.....	58
Nº Enmienda: 31. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones adicionales nuevas.....	60
Nº Enmienda: 32. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones adicionales nuevas.....	63
Nº Enmienda: 33. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones adicionales nuevas.....	65
Nº Enmienda: 34. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones adicionales nuevas.....	67
Nº Enmienda: 35. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones adicionales nuevas.....	69
Nº Enmienda: 36. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA 71	
Nº Enmienda: 37. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones transitorias nuevas.....	72
Nº Enmienda: 38. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. ARTÍCULO 56.....	73
Nº Enmienda: 39. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones adicionales nuevas.....	75
Nº Enmienda: 40. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones adicionales nuevas.....	77
Nº Enmienda: 41. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones adicionales nuevas.....	79
Nº Enmienda: 42. G.P. Mixto; Valido García, Cristina. Disposiciones finales nuevas.....	80
Nº Enmienda: 43. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 1.....	82
Nº Enmienda: 44. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 1.....	83
Nº Enmienda: 45. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 2.....	84
Nº Enmienda: 46. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 2.....	85
Nº Enmienda: 47. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 3.....	86

Nº Enmienda: 48. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 4.....	87
Nº Enmienda: 49. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 4.....	88
Nº Enmienda: 50. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 5.....	89
Nº Enmienda: 51. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 5.....	90
Nº Enmienda: 52. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 7.....	91
Nº Enmienda: 53. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 16.....	92
Nº Enmienda: 54. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 20.....	93
Nº Enmienda: 55. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 30.....	94
Nº Enmienda: 56. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 35.....	96
Nº Enmienda: 57. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 35.....	97
Nº Enmienda: 58. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 36.....	98
Nº Enmienda: 59. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 38.....	99
Nº Enmienda: 60. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 49.....	100
Nº Enmienda: 61. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 52.....	102
Nº Enmienda: 62. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 52.....	104
Nº Enmienda: 63. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 52.....	105
Nº Enmienda: 64. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 53.....	106
Nº Enmienda: 65. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 55.....	107
Nº Enmienda: 66. G.P. EH Bildu. ARTÍCULO 95.....	108
Nº Enmienda: 67. G.P. EH Bildu. DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA.....	109
Nº Enmienda: 68. G.P. EH Bildu. DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA.....	110
Nº Enmienda: 69. G.P. EH Bildu. DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA.....	111
Nº Enmienda: 70. G.P. EH Bildu. DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA.....	112
Nº Enmienda: 71. G.P. EH Bildu. Disposiciones adicionales nuevas.....	113
Nº Enmienda: 72. G.P. EH Bildu. DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.....	114

Nº Enmienda: 73. G.P. EH Bildu. DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.....	115
Nº Enmienda: 74. G.P. EH Bildu. DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.....	116
Nº Enmienda: 75. G.P. EH Bildu. Disposiciones finales nuevas.....	117
Nº Enmienda: 76. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 4.....	119
Nº Enmienda: 77. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Al título del Proyecto/Proposición de Ley....	121
Nº Enmienda: 78. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 19.....	122
Nº Enmienda: 79. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 20.....	124
Nº Enmienda: 80. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 21.....	126
Nº Enmienda: 81. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 21.....	128
Nº Enmienda: 82. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 1.....	130
Nº Enmienda: 83. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 22.....	133
Nº Enmienda: 84. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 23.....	135
Nº Enmienda: 85. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 25.....	137
Nº Enmienda: 86. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 2.....	139
Nº Enmienda: 87. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 2.....	146
Nº Enmienda: 88. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 3.....	153
Nº Enmienda: 89. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 26.....	154
Nº Enmienda: 90. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 27.....	157
Nº Enmienda: 91. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 28.....	160
Nº Enmienda: 92. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 29.....	162
Nº Enmienda: 93. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 10.....	164
Nº Enmienda: 94. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 14.....	166
Nº Enmienda: 95. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 40.....	169
Nº Enmienda: 96. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 43.....	171
Nº Enmienda: 97. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 30.....	173

Nº Enmienda: 98. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Disposiciones adicionales nuevas.....	176
Nº Enmienda: 99. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Disposiciones adicionales nuevas.....	178
Nº Enmienda: 100. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Disposiciones adicionales nuevas.....	181
Nº Enmienda: 101. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 34.....	183
Nº Enmienda: 102. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 45.....	185
Nº Enmienda: 103. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 46.....	187
Nº Enmienda: 104. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 34.....	189
Nº Enmienda: 105. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 48.....	191
Nº Enmienda: 106. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 35.....	193
Nº Enmienda: 107. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 36.....	195
Nº Enmienda: 108. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Artículos nuevos.....	198
Nº Enmienda: 109. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 37.....	200
Nº Enmienda: 110. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 38.....	202
Nº Enmienda: 111. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 39.....	204
Nº Enmienda: 112. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. TÍTULO III.....	206
Nº Enmienda: 113. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. CAPÍTULO I.....	207
Nº Enmienda: 114. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. TÍTULO IV.....	208
Nº Enmienda: 115. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 56.....	209
Nº Enmienda: 116. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 57.....	211
Nº Enmienda: 117. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 52.....	213
Nº Enmienda: 118. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 53.....	215
Nº Enmienda: 119. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 54.....	218
Nº Enmienda: 120. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 55.....	220
Nº Enmienda: 121. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA....	221
Nº Enmienda: 122. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA.....	223

Nº Enmienda: 123. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA...	225
Nº Enmienda: 124. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA	227
Nº Enmienda: 125. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Disposiciones adicionales nuevas.....	228
Nº Enmienda: 126. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Disposiciones adicionales nuevas.....	229
Nº Enmienda: 127. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Disposiciones adicionales nuevas.....	230
Nº Enmienda: 128. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Disposiciones adicionales nuevas.....	231
Nº Enmienda: 129. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Disposiciones adicionales nuevas.....	232
Nº Enmienda: 130. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Disposiciones adicionales nuevas.....	234
Nº Enmienda: 131. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. Artículos nuevos.....	235
Nº Enmienda: 132. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 58.....	236
Nº Enmienda: 133. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 61.....	238
Nº Enmienda: 134. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 62.....	239
Nº Enmienda: 135. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 94.....	240
Nº Enmienda: 136. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA	242
Nº Enmienda: 137. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 95.....	245
Nº Enmienda: 138. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. DISPOSICIÓN FINAL SÉPTIMA.	
Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.....	247
Nº Enmienda: 139. G.P. Mixto; Belarra Urteaga, Ione. ARTÍCULO 106.....	249
Nº Enmienda: 140. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. En todo el Proyecto.....	250
Nº Enmienda: 141. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	251
Nº Enmienda: 142. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	253
Nº Enmienda: 143. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	255
Nº Enmienda: 144. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	257
Nº Enmienda: 145. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	259

Nº Enmienda: 146. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	261
Nº Enmienda: 147. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	263
Nº Enmienda: 148. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	265
Nº Enmienda: 149. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	267
Nº Enmienda: 150. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	269
Nº Enmienda: 151. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	271
Nº Enmienda: 152. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	273
Nº Enmienda: 153. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	275
Nº Enmienda: 154. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	277
Nº Enmienda: 155. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	279
Nº Enmienda: 156. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	281
Nº Enmienda: 157. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 1.....	283
Nº Enmienda: 158. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 1.....	285
Nº Enmienda: 159. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 1.....	287
Nº Enmienda: 160. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 1.....	289
Nº Enmienda: 161. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 1.....	291
Nº Enmienda: 162. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 2.....	293
Nº Enmienda: 163. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 4.....	295
Nº Enmienda: 164. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	297
Nº Enmienda: 165. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	299
Nº Enmienda: 166. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	301
Nº Enmienda: 167. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	303
Nº Enmienda: 168. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	305
Nº Enmienda: 169. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	307
Nº Enmienda: 170. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 6.....	309

Nº Enmienda: 171. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 10.....	311
Nº Enmienda: 172. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 12.....	313
Nº Enmienda: 173. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 12.....	315
Nº Enmienda: 174. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 13.....	317
Nº Enmienda: 175. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 16.....	319
Nº Enmienda: 176. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 16.....	321
Nº Enmienda: 177. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 17.....	323
Nº Enmienda: 178. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 18.....	325
Nº Enmienda: 179. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 23.....	327
Nº Enmienda: 180. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 23.....	329
Nº Enmienda: 181. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 25.....	331
Nº Enmienda: 182. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 26.....	334
Nº Enmienda: 183. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 27.....	337
Nº Enmienda: 184. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 29.....	341
Nº Enmienda: 185. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 41.....	343
Nº Enmienda: 186. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 45.....	345
Nº Enmienda: 187. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 47.....	348
Nº Enmienda: 188. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 49.....	350
Nº Enmienda: 189. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 50.....	352
Nº Enmienda: 190. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 54.....	353
Nº Enmienda: 191. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 55.....	355
Nº Enmienda: 192. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 56.....	357
Nº Enmienda: 193. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 96.....	360
Nº Enmienda: 194. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 97.....	362
Nº Enmienda: 195. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. DISPOSICIÓN ADICIONAL NOVENA.....	363

Nº Enmienda: 196. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA	
365	
Nº Enmienda: 197. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.	
367	
Nº Enmienda: 198. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.	
369	
Nº Enmienda: 199. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	373
Nº Enmienda: 200. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	375
Nº Enmienda: 201. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	377
Nº Enmienda: 202. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 6.....	379
Nº Enmienda: 203. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 9.....	381
Nº Enmienda: 204. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 10.....	382
Nº Enmienda: 205. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 11.....	383
Nº Enmienda: 206. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 16.....	384
Nº Enmienda: 207. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 24.....	386
Nº Enmienda: 208. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 42.....	388
Nº Enmienda: 209. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 52.....	390
Nº Enmienda: 210. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 2.....	392
Nº Enmienda: 211. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 2.....	394
Nº Enmienda: 212. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	396
Nº Enmienda: 213. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 5.....	398
Nº Enmienda: 214. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 40.....	400
Nº Enmienda: 215. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 49.....	402
Nº Enmienda: 216. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 55.....	404
Nº Enmienda: 217. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 86.....	405
Nº Enmienda: 218. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 93.....	407

Nº Enmienda: 219. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA	409
Nº Enmienda: 220. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. Disposiciones adicionales nuevas.....	411
Nº Enmienda: 221. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. Disposiciones adicionales nuevas.....	413
Nº Enmienda: 222. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 49.....	415
Nº Enmienda: 223. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 49.....	417
Nº Enmienda: 224. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 48.....	419
Nº Enmienda: 225. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 46.....	421
Nº Enmienda: 226. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 45.....	425
Nº Enmienda: 227. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. Disposiciones adicionales nuevas.....	427
Nº Enmienda: 228. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. Disposiciones adicionales nuevas.....	429
Nº Enmienda: 229. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. Disposiciones adicionales nuevas.....	431
Nº Enmienda: 230. G.P. Mixto; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 33.....	433
Nº Enmienda: 231. G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.....	435
Nº Enmienda: 232. G.P. Plurinacional SUMAR. Secciones nuevas.....	436
Nº Enmienda: 233. G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN ADICIONAL NOVENA.....	437
Nº Enmienda: 234. G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones adicionales nuevas.....	439
Nº Enmienda: 235. G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones finales nuevas.....	440
Nº Enmienda: 236. G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones finales nuevas.....	441
Nº Enmienda: 237. G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones adicionales nuevas.....	442
Nº Enmienda: 238. G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones adicionales nuevas.....	446
Nº Enmienda: 239. G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones adicionales nuevas.....	448
Nº Enmienda: 240. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 2.....	450
Nº Enmienda: 241. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 49.....	452
Nº Enmienda: 242. G.P. Plurinacional SUMAR. DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.....	455
Nº Enmienda: 243. G.P. Plurinacional SUMAR. Secciones nuevas.....	457

Nº Enmienda: 244. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 58.....	458
Nº Enmienda: 245. G.P. Plurinacional SUMAR. Secciones nuevas.....	460
Nº Enmienda: 246. G.P. Plurinacional SUMAR. Secciones nuevas.....	461
Nº Enmienda: 247. G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones adicionales nuevas.....	462
Nº Enmienda: 248. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 5.....	463
Nº Enmienda: 249. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 7.....	466
Nº Enmienda: 250. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 27.....	468
Nº Enmienda: 251. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 27.....	469
Nº Enmienda: 252. G.P. Plurinacional SUMAR. ARTÍCULO 34.....	470
Nº Enmienda: 253. G.P. VOX. En todo el Proyecto.....	471
Nº Enmienda: 254. G.P. VOX. ARTÍCULO 2.....	472
Nº Enmienda: 255. G.P. VOX. ARTÍCULO 4.....	477
Nº Enmienda: 256. G.P. VOX. ARTÍCULO 5.....	479
Nº Enmienda: 257. G.P. VOX. ARTÍCULO 6.....	483
Nº Enmienda: 258. G.P. VOX. ARTÍCULO 9.....	485
Nº Enmienda: 259. G.P. VOX. ARTÍCULO 10.....	486
Nº Enmienda: 260. G.P. VOX. ARTÍCULO 11.....	487
Nº Enmienda: 261. G.P. VOX. ARTÍCULO 27.....	488
Nº Enmienda: 262. G.P. VOX. ARTÍCULO 97.....	489
Nº Enmienda: 263. G.P. VOX. DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.....	490
Nº Enmienda: 264. G.P. VOX. DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.....	491
Nº Enmienda: 265. G.P. VOX. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.....	492
Nº Enmienda: 266. G.P. VOX. DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA.....	493
Nº Enmienda: 267. G.P. VOX. DISPOSICIÓN TRANSITORIA SÉPTIMA.....	494
Nº Enmienda: 268. G.P. VOX. DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Modificación del Real Decreto	

Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.....	495
Nº Enmienda: 269. G.P. VOX. DISPOSICIÓN FINAL TERCERA. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.....	496
Nº Enmienda: 270. G.P. VOX. ARTÍCULO 14.....	497
Nº Enmienda: 271. G.P. VOX. ARTÍCULO 16.....	499
Nº Enmienda: 272. G.P. VOX. ARTÍCULO 19.....	502
Nº Enmienda: 273. G.P. VOX. ARTÍCULO 20.....	504
Nº Enmienda: 274. G.P. VOX. ARTÍCULO 23.....	506
Nº Enmienda: 275. G.P. VOX. ARTÍCULO 29.....	508
Nº Enmienda: 276. G.P. VOX. ARTÍCULO 49.....	510
Nº Enmienda: 277. G.P. VOX. ARTÍCULO 56.....	513
Nº Enmienda: 278. G.P. VOX. ARTÍCULO 93.....	515
Nº Enmienda: 279. G.P. VOX. ARTÍCULO 98.....	516
Nº Enmienda: 280. G.P. VOX. ARTÍCULO 101.....	517
Nº Enmienda: 281. G.P. VOX. DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.....	519
Nº Enmienda: 282. G.P. VOX. DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.....	521
Nº Enmienda: 283. G.P. VOX. DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.....	526
Nº Enmienda: 284. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 1.....	532
Nº Enmienda: 285. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. Subsecciones nuevas.....	534
Nº Enmienda: 286. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu; Rego Candamil, Néstor. Subsecciones nuevas.....	535

Nº Enmienda: 287. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 22.....	537
Nº Enmienda: 288. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 22.....	539
Nº Enmienda: 289. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 53.....	541
Nº Enmienda: 290. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 56.....	544
Nº Enmienda: 291. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano; Rego Candamil, Néstor. ARTÍCULO 61.....	545
Nº Enmienda: 292. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano. ARTÍCULO 94.....	546
Nº Enmienda: 293. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu; Rego Candamil, Néstor. DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA.....	548
Nº Enmienda: 294. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	549
Nº Enmienda: 295. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	550
Nº Enmienda: 296. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu. Disposiciones adicionales nuevas.....	552
Nº Enmienda: 297. G.P. Plurinacional SUMAR; G.P. Republicano; G.P. EH Bildu; Rego Candamil, Néstor. Secciones nuevas.....	553
Nº Enmienda: 298. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano. ARTÍCULO 50.....	554
Nº Enmienda: 299. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano. ARTÍCULO 58.....	555
Nº Enmienda: 300. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano. ARTÍCULO 59.....	557
Nº Enmienda: 301. G.P. Plurinacional SUMAR; Rego Candamil, Néstor; G.P. EH Bildu; G.P. Republicano. ARTÍCULO 60.....	559

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 1

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional nueva

- 1.-Se crea el Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España, como corporación de derecho público reconocida por el Estado, con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y ejercicio de sus funciones con sujeción a la Ley.
- 2.-El Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España tendrá ámbito nacional y se relacionará orgánicamente con la Administración a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- 3.-La incorporación en el Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo será voluntaria y podrán integrarse en dicho Colegio aquellos profesionales que lo soliciten y sean titulares de una licencia civil vigente de controlador de la circulación aérea válidamente expedida.
- 4.-El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previa audiencia de la Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo de España, aprobará los estatutos provisionales de este Colegio, en los que se regularán los requisitos para la adquisición de la condición de colegiado que permita participar en las elecciones de los órganos de gobierno, el procedimiento y plazo de convocatoria de las citadas elecciones, así como la constitución de los órganos de gobierno del Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España.

5.-Constituidos los órganos de gobierno colegiales según lo establecido en el apartado precedente, aquéllos remitirán al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de seis meses, los estatutos generales a que se refiere la vigente legislación de Colegios Profesionales. El citado Ministerio someterá a la aprobación del Gobierno los mencionados estatutos generales. La citada aprobación anulará y dejará sin efecto los estatutos provisionales.

6.-Se faculta al Ministerio de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para la ejecución de lo dispuesto a través de esta disposición adicional.

Justificación

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (LMS) tiene como finalidad fundamental establecer el marco para que los ciudadanos puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo, reconociendo el papel fundamental que desempeña la movilidad en el bienestar de las personas y su calidad de vida. La LMS sitúa así a los ciudadanos en el núcleo del sistema de movilidad.

Esta norma pretende modernizar y adaptar el marco normativo a los nuevos retos en el sector del transporte, que se encuentra ante una etapa de profundos cambios que se acentuará en las próximas décadas. Las nuevas tecnologías, la automatización, los retos medioambientales, los aspectos sociales y la concentración cada vez mayor de la población en grandes núcleos urbanos, están produciendo una transformación disruptiva del sector.

En este escenario de profundos cambios, la LMS aboga también por la necesidad de abordar la formación de los profesionales. El sector del transporte está cambiando muy rápidamente. La introducción acelerada de la digitalización, las nuevas tecnologías o la automatización de procesos, requieren de nuevos perfiles profesionales con una formación adaptada a las necesidades reales del sistema productivo.

Asimismo, la LMS se hace eco del nuevo papel, más proactivo, que debe desempeñar la Administración en este sector para llevar a cabo una adecuada planificación, gestión y control de la movilidad, reforzando la cooperación y coordinación entre las administraciones e instituciones públicas.

A pesar de que las medidas propuestas en el Proyecto de Ley son, a nuestro juicio, acertadas, es posible adicionar una mejora sustancial a la defensa de los derechos de movilidad de los ciudadanos, la adaptación a los profundos cambios que se esperan, la formación de los profesionales, la cooperación institucional y la garantía de profesionalidad, a través de la creación de un Colegio para los profesionales encargados de controlar el tráfico del transporte aéreo civil, como ya sucede con los pilotos de aviación comercial.

La inclusión de los Colegios Profesionales en la Constitución Española, artículo 36, obedece precisamente a la necesidad de proteger los intereses de los ciudadanos en áreas en las que el

ejercicio de una determinada profesión afecta a intereses públicos. Así, los Colegios Profesionales constituyen una forma de corporación profesional dirigida no sólo a la consecución de fines estrictamente privados, sino esencialmente a garantizar que el mejor ejercicio de una profesión en interés del ciudadano, interés que es, en última instancia, el objetivo principal de esta norma.

La creación de un colegio profesional de controladores aéreos ayudaría a satisfacer o alcanzar los retos y finalidades de la LMS. Así lo avalan: (I) el papel central de las personas (tanto en su vertiente de titulares del derecho a la movilidad como en la de profesionales del sector); (II) La importancia de la satisfacción de sus necesidades, cada vez más diversas y complejas; (III) los profundos cambios que está afrontando el sector del transporte (IV) la necesidad de adaptar el marco normativo de la prestación de los servicios de transporte a las nuevas realidades y necesidades; y (V) el nuevo papel que debe desempeñar la Administración en este sector.

Una institución con obligación de sujetarse al interés general y velar por los ciudadanos, a disposición de la Administración, estable e integrada por los propios profesionales con los conocimientos prácticos y técnicos necesarios, cuya cooperación cobrará especial relevancia ante los actuales y futuros retos tecnológicos y medioambientales, en el sistema seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalización por la LMS.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 2

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se añade una disposición adicional a la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria:

Disposición adicional. Datos tributarios para la evaluación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias y su condición de región ultraperiférica.

1. Podrán comunicarse datos tributarios, de carácter reservado, al Instituto Canario de Estadística para la elaboración de estadísticas y estudios de evaluación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, así como de estadísticas sobre políticas asociadas a la condición de ultraperiferia recogida en el artículo 349 del Tratado de la Unión Europea.
2. La comunicación de los datos personales al Instituto se entenderá amparada en el artículo 6.1 e) del Reglamento (UE) 2016/679 en los casos en que la estadística para la que se requiera la información venga exigida por una norma de Derecho de la Unión Europea o se encuentre incluida en los instrumentos de programación estadística legalmente previstos.”

Justificación

Desde que España se integró en la UE, en 1986, el Archipiélago canario ha tenido un tratamiento diferenciado que ha ido evolucionado hasta la actualidad, permitiendo afianzar las garantías jurídicas que reconocen las singularidades canarias en el contexto de la Unión Europea. La

incorporación del artículo 299.2 en el Tratado de Ámsterdam, que entró en vigor en mayo de 1999, supone, por primera vez, el reconocimiento de la ultraperifericidad por el Derecho Primario y se consolida en favor de las Regiones Ultraperiféricas (RUP) una base jurídica sólida y estable para el establecimiento de un tratamiento diferenciado en su favor. Desde la adopción de este artículo, la estrategia de desarrollo de las RUP ha sido siempre impulsada por los distintos Consejos Europeos y desarrollada después a través de Comunicaciones de la Comisión Europea. El Tratado sobre el Funcionamiento de la UE (Tratado de Lisboa, 2007) sigue reconociendo a las RUP como regiones plenamente europeas, consolidando la base jurídica del artículo 299.2 del TCE en tres preceptos que están recogidos en el Tratado de Funcionamiento de la UE: artículos 107, 35, 349, y 355. Específicamente el artículo 349 sustituye al anterior artículo 299.2 y establece:

Teniendo en cuenta la situación estructural social y económica de Guadalupe, la Guayana Francesa, Martinica, la Reunión, San Bartolomé, San Martín, las Azores, Madeira y las islas Canarias, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, el Consejo, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, adoptará medidas específicas orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación de los Tratados en dichas regiones, incluidas las políticas comunes. Cuando el Consejo adopte dichas medidas específicas con arreglo a un procedimiento legislativo especial, se pronunciará también a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo.

Las medidas contempladas en el párrafo primero se referirán, en particular, a las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales de la Unión.

El Consejo adoptará las medidas contempladas en el párrafo primero teniendo en cuenta las características y exigencias especiales de las regiones ultraperiféricas, sin poner en peligro la integridad y coherencia del ordenamiento jurídico de la Unión, incluido el mercado interior y las políticas comunes.

Asimismo, la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, lo adapta para su integración en el marco europeo; y la Ley 8/2018, de 5 de noviembre, por la que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, realiza nuevos ajustes de integración.

Por otra parte, cabe señalar que en la reciente Comunicación de la Comisión COM(2022) 198 final “Dar prioridad a las personas, asegurar el crecimiento sostenible e inclusivo y liberar el potencial de las regiones ultraperiféricas de la UE” se insta por parte de la Comisión a los Estados miembros afectados y a las regiones ultraperiféricas a: Ampliar la recopilación de datos en las regiones ultraperiféricas para cerrar las brechas existentes en las estadísticas regionales.

Debemos señalar que un sistema estadístico desarrollado contribuye a los avances de la sociedad y fomenta la calidad democrática de un país. La elaboración de información independiente y de calidad sobre la economía, la sociedad y en general sobre las características de nuestro entorno, ofrece a los responsables de la toma de decisiones la mejor herramienta para el desempeño de sus funciones.

En el caso de la Comunidad Autónoma de Canarias es esencial la producción de información estadística oficial que permita hacer un adecuado seguimiento y evaluación de las políticas asociadas a su Régimen Económico y Fiscales y a su condición de ultraperiferia. Debemos recordar que esta condición de ultraperiferia se intenta compensar con políticas públicas fiscales para facilitar el transporte y la movilidad.

Las obligaciones estadísticas de informantes (empresas, ciudadanos, etc.) son una carga administrativa más. Sobre sus duplicidades se han elaborado diversos informes entre los que destaca el de la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA).

En ese sentido, la legislación comunitaria recoge expresamente (Reglamento (CE) nº223/2009) que, para reducir la carga de respuesta de los encuestados, los miembros del sistema estadístico europeo tendrán acceso a fuentes administrativas de datos, pertenecientes a sus respectivos sistemas de administración pública, siempre que estos sean necesarios para desarrollar, elaborar y difundir estadísticas europeas. Asimismo, el Código de buenas prácticas de las estadísticas europeas (CBP), en su noveno principio, contempla que deben utilizarse fuentes administrativas para evitar que se dupliquen las solicitudes de información.

Por lo tanto, la modificación propuesta se fundamenta en los criterios aportados por la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA) y los recogidos por la legislación comunitaria.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 4

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 14

Texto que se propone

Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

1. Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como instrumento digital del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible bajo la dirección del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. Con él se trata de garantizar la disponibilidad para todas las administraciones y en las condiciones que se establezca reglamentariamente, para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas indicadas desde la Oficina del Dato, integrada dentro de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial.

2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16.

3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de

distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.

4. A los efectos de incorporar los servicios de transporte y movilidad de personas, el EDIM integrará la información recogida en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal al que se refiere el artículo 91.

5. Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, **y el Instituto Nacional de Estadística**, previo informe de la Conferencia Sectorial de Transportes, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de accesibilidad universal. Asimismo, establecerá el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.

6. El EDIM estará a disposición de las administraciones públicas. Asimismo, en los términos de acceso y difusión que se acuerden en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora, así como a los ciudadanos y ciudadanas.

7. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y las entidades locales acordarán, en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, el modo de acceso a sus sistemas de información respectivos para permitir la alimentación de este sistema de información de la manera más rápida y automática posible, y los datos necesarios para su mantenimiento y desarrollo. Del mismo modo, las administraciones locales, autonómicas y estatal, acordarán las condiciones para el acceso y disposición de los datos que formen parte del sistema de información que precisen para el ejercicio de sus competencias.

Justificación

Con el fin de que se logre la máxima fiabilidad de la información que se produzca en el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), habría que tener en cuenta algunos de los principios del Código de Buenas Prácticas de las Estadísticas Europeas en relación a la calidad de los datos, con metodologías sólidas que garanticen procedimientos consistentes y evaluables, metadatos que incluyen conceptos, definiciones, clasificaciones y estandarizaciones de los datos basados en

criterios internacionales que aportan comparabilidad. Por ello, además de la coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia artificial, también deberían coordinarse con el Instituto Nacional de Estadística.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 5

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 18

Texto que se propone

Se propone añadir un apartado 5 con el siguiente texto:

18.5. Este sistema de indicadores deberá incluirse en los instrumentos de planificación estadística previstos en la normativa estadística.

Justificación

Además de los principios del Código de Buenas Prácticas de las Estadísticas Europeas enumerados en la enmienda anterior, en relación a la calidad de los datos, a las metodologías sólidas, a los procedimientos adecuados, metadatos y conceptos, definiciones, clasificaciones y estandarizaciones de los datos, hay que tener en cuenta otros principios del Código de Buenas Prácticas como la pertinencia, es decir, satisfacen las necesidades de las personas usuarias; precisión y fiabilidad; oportunidad y puntualidad; y coherencia y fiabilidad, es decir, consistencia a lo largo del tiempo y comparable con otros ámbitos territoriales, para el Sistema de Indicadores a incluir en el DOMOS.

Por tanto, es imprescindible que este Sistema de indicadores tenga el aval del Código de Buenas Prácticas de las Estadísticas Europeas y, por ello, se propone incluir este sistema dentro de la planificación estadística.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 6

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 90

Texto que se propone

Modificación del apartado 2 del artículo 90 con el siguiente texto:

2. En cumplimiento de lo establecido en la normativa estadística europea, nacional y autonómica, los datos, archivos de datos, metadatos y directorios de utilidad estadística relativos a transporte y movilidad que se precisen para la elaboración de estadísticas, estarán a disposición del Instituto Nacional de Estadística, de los servicios estadísticos de los departamentos ministeriales y de los órganos centrales de estadística de las comunidades autónomas cuando estos se soliciten para el desarrollo de sus planes y programa estadísticos.

La recogida de datos relevantes relacionados con el transporte y la movilidad con fines estadísticos se incluirá dentro del Plan Estadístico Nacional o dentro de los planes estadísticos autonómicos y tendrá la consideración de estadísticas para fines estatales y para fines autonómicos, respectivamente.

La actividad estadística tiene entre sus principales finalidades la planificación y evaluación de políticas públicas y su seguimiento.

Justificación

En el sistema estadístico español conviven las estadísticas para fines estatales y las estadísticas

para fines autonómicos. Son dos competencias exclusivas que da al Estado la Constitución Española y a las Comunidades Autónomas sus respectivos Estatutos de Autonomía. Estas dos competencias son concurrentes, tal y como ha indicado el Tribunal Constitucional.

Por tanto, a la normativa estatal y europea, se añaden las competencias autonómicas a la hora del acceso a la información de los datos de transporte y movilidad para la elaboración también de las estadísticas para fines autonómicos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 7

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR

Texto que se propone

A la Exposición de motivos. Apartado VI, cuarto párrafo)

Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Se trata de materializar que el derecho a la movilidad sostenible no debe limitarse al acceso al transporte público ni a una visión centrada en las infraestructuras, sino que se deben utilizar todos los mecanismos e instrumentos disponibles para permitir satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de disponer de un vehículo ~~privado~~ **particular** motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos.

Justificación

Mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo. Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 8

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Modificación del apartado c) del artículo 1 con el siguiente texto:

c) Dotar ~~a las administraciones públicas~~ **al sector público** de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.

Justificación

En lugar de “administración pública” se debería usar un concepto más amplio, como por ejemplo el de sector público, ya que el proyecto de ley contiene disposiciones que aplican a entidades que no tienen la consideración de administración (por ejemplo los consorcios o las demás entidades públicas de las que se habla en el artículo 17 del proyecto de ley).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 9

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Se propone la modificación del apartado e) y la adición de un nuevo apartado p) bis del artículo 2 con el siguiente texto:

e) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada el uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas o ciclos, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, **taxis** y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

p) bis Servicios de movilidad pública: servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público.

Justificación

La innovación tecnológica no puede venir a costa de los derechos laborales. Por eso, es necesario asegurar que cualquier nuevo servicio de movilidad es viable económicamente en el mercado, evitando una precarización de las condiciones de los trabajadores.

Igualmente, para que la tecnología genere bienestar económico, y no resulte insostenible a medio plazo, es esencial que se garantice que los servicios de movilidad ofrecidos por operadores privados no puedan ofrecer tarifas inferiores al coste de generar el servicio. Esta práctica, típica de

corporaciones con grandes disponibilidades inmediatas de capital, permite generar estrategias de expulsión del servicio a oferentes con una estructura de costes sostenible, tras lo cual son las personas usuarias las perjudicadas al subírsele típicamente los precios.

Finalmente, el precepto debe incorporar una previsión relativa al fomento de la movilidad pública - concepto introducido en el artículo 2, definiciones- como garantía de uso racional del espacio público y a la contención de externalidades medioambientales y de congestión.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 10

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Modificación del apartado 4 del artículo 5 con el siguiente texto:

4.Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas, **no precarias**, y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Asegurar la estabilidad de las tarifas y garantizar que las empresas privadas que oferten servicios de transporte y movilidad no emplean precios al coste del servicio.

d) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

e) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

f) Garantizar la prestación y el fomento de los servicios de movilidad pública, de cara a disminuir externalidades medioambientales y de congestión y a racionalizar el uso del espacio público.

Justificación

El taxi también forma parte del tipo de vehículos que pueden tener acceso a carriles reservados. No se entiende su exclusión de esta definición.

Por otra parte, para poder implantar de una manera adecuada los principios de la Ley a lo largo de su articulado, resulta necesario introducir la movilidad pública como categoría general de servicios de movilidad, vinculados al ejercicio del servicio público con independencia de la modalidad de transporte de que se trate.

La consideración holística, global, de la movilidad pública, configurada como conjunto de servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público, permitirá asegurar una visión integrada y garantista de dicha dimensión en los distintos instrumentos de planificación y ejecución de la movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 11

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Texto que se propone

Modificación del apartado 4 del artículo 10 con el siguiente texto:

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de **medio millón de habitantes** y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación. **Asimismo, atendiendo a la condición de Región Ultraperiférica de Canarias, y al concepto de doble capitalidad establecido en el Estatuto de Autonomía de Canarias, deben quedar representadas en este foro las ciudades de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.**

Justificación

De cara a facilitar la participación institucional parece razonable rebajar el límite de participación a municipios de 500.000 habitantes. En este punto es necesario tener en cuenta que según el Estatuto de Autonomía de Canarias defina la capitalidad compartida entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife que, además de que conjuntamente superan ampliamente dicha población. Asimismo, cabe recordar que Canarias es el único territorio RUP del estado español, por lo que se propone la incorporación directa al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 12

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 19

Texto que se propone

Se propone añadir un apartado que sería el j) con el siguiente texto:

j) Medidas de fomento de los servicios de movilidad pública.

Justificación

El fomento de la movilidad pública responde a una visión de las políticas de movilidad alineada con la optimización medioambiental y circulatoria de nuestro entornos territoriales. Resulta aconsejable consignar que las directrices metodológicas abordarán medidas de fomento de la misma.

Por otra parte, la protección y mejora de las condiciones laborales deben ser factores presentes en todo momento en la elaboración de políticas públicas, por su efecto transversal, por lo que también deben abordarse en los documentos de guías de buenas prácticas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 13

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 20

Texto que se propone

Se propone modificar el apartado a) y la adición de un apartado g)

a) El fomento de la movilidad activa, **de los servicios de movilidad pública** y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.

g) Medidas para garantizar la protección de los derechos de los trabajadores, evitar la gestión puramente algorítmica de éstos e impedir la precarización del mercado laboral en el ámbito de la movilidad.

Justificación

El fomento de la movilidad pública responde a una visión de las políticas de movilidad alineada con al optimización medioambiental y circulatoria de nuestros entornos territoriales. Resulta aconsejable consignar que las directrices metodológicas abordarán medidas de fomento de la misma.

Por otra parte, la protección y mejora de las condiciones laborales deben ser factores presentes en todo momento en la elaboración de políticas públicas, por su efecto transversal, por lo que también deben abordarse en los documentos de guías de buenas prácticas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 14

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 27 con el siguiente texto:

3.Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, **se incluirán medidas para reducir el recurso a la conocida como flota gris, es decir, el uso de vehículos privados de empleados y empleadas para realizar desplazamientos por motivos de trabajo dentro del horario laboral.** Finalmente, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona uqe requiera acceder al centro de trabajo.

Justificación

Con el objetivo de incentivar la movilidad sostenible, en los planes referidos también deberían incluirse medidas que reduzcan el uso de vehículos privados para desplazamientos por motivos laborales dentro de la jornada de trabajo. La edad media del parque de vehículos se encuentra por encima de los 13 años por lo que esta “flota gris” es causante de emisiones y de ineficiencias. Si las

entidades públicas y privadas ponen a disposición modos alternativos para estos desplazamientos, siguiendo el orden de prioridades del artículo 29, se mejorará en los objetivos de la Ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 15

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Se propone introducir un nuevo apartado 6 en el artículo 27 del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible conforme a la siguiente redacción.

“6. A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bis. del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007”.

Justificación

El Proyecto de ley de Movilidad Sostenible, futuro marco normativo encargado de vincular la movilidad a un derecho del ciudadano y establecer las condiciones para el disfrute de un sistema de movilidad sostenible, recoge la obligación de realizar planes de movilidad sostenible para entidades locales y grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno, que necesariamente incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso de la movilidad activa, el

transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros, promoviendo el uso de medios de transporte de bajas emisiones.

En este contexto, las tarjetas de transporte reguladas en el artículo 42.3 e) de la Ley del IRPF suponen un medio idóneo para ayudar a las empresas a la consecución de dichos objetivos del Proyecto de ley, al facilitar el cumplimiento de los objetivos de descarbonización de la economía, mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.

Esta medida contempla soluciones que promueven alternativas que permiten satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos, como el impulso del transporte colectivo y la utilización de alternativas al transporte público tradicional en los desplazamientos entre el lugar de residencia y el trabajo como la movilidad de cero emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida.

Además, la utilización de tarjetas de transporte, de uso exclusivamente digital, permite, tanto a las empresas como a la Administración Pública, la digitalización de la gestión, con un mayor control e información de la trazabilidad en las transacciones realizadas y una mejor evaluación de las políticas y cuantificación de los objetivos (por ejemplo, con la información sobre la fecha de los desplazamientos, el medio de transporte utilizado, etc..)

Sin duda, el poder ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte limitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte, supone una flexibilidad enorme para las empresas a la hora de implantar estas políticas públicas, entre otras, por su bajo coste de implantación y por la contrastada experiencia de los sectores, empresas y trabajadores que las promueven y utilizan.

Esta posibilidad permitirá a los trabajadores ampliar sus opciones de movilidad al trabajo con un tratamiento fiscal favorable, favoreciendo la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos y servicios de movilidad más eficientes, accesibles, equitativos y sostenibles.

Por último, también hay que tener en cuenta que medidas similares (con incentivos y bonificaciones fiscales a la movilidad eléctrica) ya se aplican exitosamente en Europa, como en el caso de Países Bajos, Austria, Francia y sobre todo Bélgica, donde más de 400.000 personas (9 % de los trabajadores) han elegido desplazarse al trabajo en medios sostenibles y beneficiarse de la bonificación, recorriendo más de 420 millones de km desde 2015, con la consiguiente reducción de CO2 y tráfico que eso significa.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 16

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 28

Texto que se propone

Se propone modificar el apartado 4 del artículo 28 con el siguiente texto:

4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas.

Estos mecanismos de financiación cubrirán tanto los gastos incurridos en el análisis previo como, entre otros, la elaboración de los planes y la puesta en marcha de las medidas previstas en dichos planes.

Justificación

Proponemos la financiación de los gastos derivados de la puesta en marcha de los planes de movilidad y no solo de la implementación de las acciones concretas del plan. Los Planes MOVES I y II contemplaban un eje para financiar la ejecución de medidas que ya formaran parte de un plan de movilidad aprobado con anterioridad. No obstante, la elaboración de los planes junto al análisis previo que requiere supone un elevado coste que desincentivaba a muchas empresas de iniciar



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

09-10-2024 12:16:09

Entrada: 4963



siquiera el estudio del plan.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 17

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Texto que se propone

Se propone modificar el apartado d) del punto 1 con el siguiente texto:

Artículo 29 punto 1 apartado d)

d) En relación con el vehículo ~~privado~~ **particular**, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

Justificación

Mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo. Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 18

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Texto que se propone

Se modifica el punto 2 del artículo 29 con el siguiente texto:

Artículo 29. Punto 2.

2.En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, **los sistemas de alquiler**, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.

Justificación

Frente a los sistemas más tradicionales de compra o renting/leasing, los sistemas de alquiler de vehículos permiten el ajuste de las flotas a las necesidades de cada momento sin necesidad de mantener en uso un vehículo que, de otra manera, se utilizaría de manera ineficiente. Además, las empresas, especialmente las pymes, pueden encontrar más dificultades en renovar una flota anticuada, por lo que el alquiler les ofrece una manera asequible de transitar hacia la movilidad sostenible. El fomento del alquiler sin conductor, en colaboración con otros aspectos como los mencionados en este artículo 29. Facilita la reducción de externalidades negativas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 19

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 31

Texto que se propone

Se modifica el apartado e) del artículo 31 con el siguiente texto

e) **Considerarán** a las personas con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.

Justificación

Para que el transporte sea verdaderamente inclusivo debe incorporar a las PMR en la fijación de tarifas de manera obligatoria.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 20

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 34

Texto que se propone

Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 34 con el siguiente texto

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, **para el servicio de taxi**, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestaria. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.
2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, **el servicio de taxi**, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

Justificación

El taxi forma parte del tipo de vehículos que pueden tener acceso a carriles reservados. No se entiende su exclusión aquí.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 21

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 46

Texto que se propone

Se propone modificar el apartado c) del punto 1 del artículo 46 con el siguiente texto

c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo ~~privado~~ **particular** y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.

Justificación

Mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo. Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 22

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 60

Texto que se propone

Se modifica el punto 1 del artículo 60 con el siguiente texto:

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales **al inicio de cada ejercicio, a regularizar a año vencido**, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.

Justificación

Agilizar las necesidades de financiación de un sistema deficitario como el de transporte público que requiere de financiación adecuada al inicio de cada ejercicio al objeto de poder configurar el presupuesto anual de la operadora, que debe evitar incurrir en causa de disolución por error presupuestario continuado.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 23

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 60

Texto que se propone

Se modifica el número 4 del apartado c) del punto 3 del artículo 60 con el siguiente texto:

4. Otras condiciones relevantes como **la insularidad, la condición de Región Ultraperiférica de Canarias**, la cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

Justificación

Tener en cuenta la condición de RUP de Canarias, con sus condicionantes de lejanía e insularidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 24

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 60

Texto que se propone

Se modifica el apartado d) del punto 3 del artículo 60 con el siguiente texto

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos. Este factor corrector en ningún caso sería inferior a ~~0,8~~ **1,0** ni superior a 1,2.

Justificación

Evitar que se penalice a futuro a entidades beneficiarias que tengan una mayor capacidad de financiación con recursos propios debido a su buena gestión y dedicación preferente de fondos, respecto a otros territorios con una organización menos eficiente. No se trata de “penalizar al que dedica más recursos” sino “al que se organiza de forma no eficiente”.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 25

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 63

Texto que se propone

Se modifica el punto 2 del artículo 63 con el siguiente texto:

2. La innovación en movilidad deberá ser compatible con la seguridad, el uso responsable de las tecnologías, **la salvaguarda de las condiciones laborales**, la sostenibilidad en el sistema de transporte, la mejora de la eficiencia, y la efectividad del derecho a la movilidad.

Justificación

La tecnología, y en este caso la innovación en el contexto de los sandbox regulatorios, no puede servir para favorecer modelos que empeoren las condiciones laborales de los trabajadores. Hemos visto como en algunos casos las nuevas tecnologías no han traído los efectos esperados o han podido perjudicar la protección laboral, por lo que es fundamental introducir siempre una perspectiva social a la hora de promover la innovación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 26

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 77

Texto que se propone

Se añaden dos apartados que serían f) y g) al punto 3 del artículo 77 con el siguiente texto

f) Impactos apreciables y previsibles sobre el mercado laboral.

g) Impactos apreciables y previsibles sobre los servicios de movilidad pública

Justificación

Sería coherente con nuestro modelo social que una de las variables a evaluar de los sandbox regulatorios sean los efectos sobre el mercado laboral y sobre la movilidad pública; tanto los apreciables como los futuros. Cómo se introduce una nueva tecnología puede afectar de forma directa a las condiciones laborales, por lo que debe ser siempre un factor a considerar.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 27

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 82

Texto que se propone

Se añaden dos apartados que serían g) y h) al artículo 82 con el siguiente texto:

g) Protección del empleo y las condiciones laborales

h) Compatibilidad con los sistemas de transportes y los servicios de movilidad pública existentes, favoreciendo que los titulares de licencias puedan decidir si prestan un servicio mediante un vehículo automatizado, y evitando en todo caso que la prestación de servicios con vehículos automatizados se pueda desarrollar de manera desordenada del marco actual de autorizaciones y licencias.

Justificación

Una posible introducción futura de vehículos automatizados en el sistema de transportes es un asunto que tiene amplias implicaciones en distintos ámbitos. En caso de producirse, debe respetarse el principio de una transición justa. Esto es, que dicha tecnología no venga a empeorar las condiciones de los trabajadores ni del mercado laboral. La clave es que la tecnología se ponga al servicio del sistema de transportes y de las personas.

Debe evitarse que, tal como ha sucedido en el pasado, en paralelo a los sistemas autorizados de transportes se sitúen situaciones de hecho que se sitúen por fuera de los regímenes de autorización.

y licencia establecidos, subvirtiendo las finalidades de interés público que sirven de fundamento a éstos y situándose en una realidad paralela que distorsione la protección del interés ciudadano, la seguridad vial y la ordenación del territorio urbano.

Como parte de dicha filosofía, se propone que la comercialización de servicios mediante vehículos automatizados no se permita en paralelo a la estructura actual del modelo de transportes, sino en su caso dentro de la misma, en el marco de los regímenes de licencias y autorizaciones actualmente existentes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 28

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 95

Texto que se propone

El transporte de mercancías es un servicio ~~indispensable~~ **público esencial** para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

Justificación

El concepto de servicio indispensable no tiene connotación jurídica específica como pudiera ser la de servicio público esencial o la de servicio estratégico, en la línea de lo recogido en otros textos normativos como Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, o la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas. Y de manera muy destacada toda la normativa reguladora de la situación especial de pandemia como el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en cuyo artículo 18 regula los operadores críticos de los servicios públicos esenciales, entre los que recoge el transporte de mercancías y la logística.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 29

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 96

Texto que se propone

Se modifica el punto 1 del artículo 96 con el siguiente texto:

Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica aquellos que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España. **En cualquier caso, en el caso de Canarias, como región ultraperiférica de la Unión Europea, se considerarán Nodos Logísticos de Importancia Estratégica los puertos capitalinos de interés general, que forman parte de la Red Transeuropea de Transporte.**

Justificación

Atender a la condición de Región Ultraperiférica de Canarias.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 30

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Texto que se propone

Se modifica el punto 2 del artículo 42 con el siguiente texto:

Cuatro. Artículo 42

2. No obstante, lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de ~~viajeros~~ o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora, salvo que reglamentariamente se fije un umbral menor.

Justificación

Se propone la supresión al transporte de viajeros a los efectos de la exención de autorización. Se está observando cómo en muchas ciudades hay centenares de vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supera los 40 km/h transportando a pasajeros por los centros históricos de las ciudades. Muchos de ellos, portando matrículas azules, que están reservadas para taxis y vehículos de alquiler con conductor.

La proliferación de estos vehículos supone un riesgo considerable para la seguridad vial y, por coherencia con los objetivos de la Ley, no deberían estar de entrada exentos del régimen de autorización que resulte aplicable.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 31

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Intervención de las entidades locales en la intensidad de la oferta de transporte urbano.

Sin perjuicio de la normativa existente sobre regímenes de autorizaciones para transporte de viajeros, las entidades municipales podrán establecer en ejercicio de su autonomía local, como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de transporte, medidas relativas a la ordenación del acceso y de la intensidad en la prestación de cualquier tipo de servicio de transporte de viajeros en vehículos de turismo de menos de nueve plazas, admisibles para su municipio con base en base las características de cada localidad.

El régimen de ordenación del acceso o ejercicio que en su caso se establezca deberá estar justificado por razones de interés público, tales como la protección del medioambiente urbano o la garantía de la seguridad vial y resultar proporcionado, garantizando en todo caso la sostenibilidad, calidad, accesibilidad y seguridad de los servicios de interés público involucrados.

Justificación

Sin perjuicio del resto de normativa que resulte aplicable, los Ayuntamientos deben también tener la capacidad de ordenar la intensidad del transporte que desarrolla en su entorno y, en particular, el número de vehículos de turismo que pueden prestar dichas actividades, sean éstos taxis o, en su

caso, transporte urbano de vehículos con conductor (VTC).

Dada la vinculación de las entidades locales a la movilidad, la legitimidad para implantar la visión de interés público que entiendan procedentes para su territorio resulta irrenunciable para ellas.

Cada municipio tiene distintas necesidades y condiciones, tanto en el plano de la movilidad, tráfico, tipología urbanística, calidad del aire, demanda, turismo, etc, que determinan que la preservación del interés público medioambiental y la protección de la seguridad vial deban de ser afinados en cada caso. La intensidad de la oferta de transporte urbano bajo demanda afecta de manera determinante a estas dimensiones. Por lo tanto, siendo necesario que los Ayuntamientos tengan un papel más activo en el diseño de las políticas públicas relevantes y, en particular, en la determinación del nivel de admisibilidad de dicha intensidad, es razonable que la autonomía local se garantice por norma estatal.

De hecho, hasta la introducción de las limitaciones cuantitativas relativas establecidas en la normativa estatal y autonómica vigente -la llamada ratio 1/30 VTC/taxis-, los ayuntamientos debían emitir un informe favorable para la autorización de las licencias VTIC. Así constaba en el artículo 3 (“Órgano competente sobre las autorizaciones”) de la Orden de 1 de febrero de 1992 por la que se desarrolla la sección 2ª del capítulo IV del título V del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, sobre arrendamiento de vehículo con conductor.

En lo que se refiere a los distintos requisitos podrían solicitarse para acceder a una autorización, está claro que las entidades locales son las mejor situadas para evaluar el umbral de tolerancia de sus municipios respecto a cuestiones de interés general como la protección del medioambiente urbano o a la seguridad vial; cuestiones todas ellas reconocidas como razones de interés general imperioso por el Tribunal de Justicia de la UE.

En este sentido, tenemos como ejemplo reciente de respeto pleno a la autonomía local la normativa aprobada por el Gobierno de Aragón, en el Decreto-ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor.

Concretamente, su artículo 2 (“Modificación de la Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón”).

El artículo 27 queda redactado en los siguientes términos:

“Para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo, bien en la modalidad de servicio de taxi, bien en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el municipio en que esté residenciado el vehículo”.

Otras disposiciones autonómicas relativas a la cuestión resultan sin embargo menos garantistas de la autonomía local, disminuyendo el margen para su posible ejercicio. Resulta por tanto necesario

que la norma estatal en materia de movilidad sostenible confirme y preserve el espacio para el ejercicio de dicha autonomía local en este ámbito.

En definitiva, las entidades locales deben tener la capacidad de ordenar el número de licencias de arrendamiento de vehículos con conductor que permiten operar en sus municipios, debiendo las disposiciones aplicables consignar convenientemente dichos instrumentos.

Es de destacar que, en tanto dicho ejercicio se encuentre justificado en razones de interés general imperioso y resulte proporcionado, él resultará coherente con la jurisprudencia del TJUE y con la propia Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC) 2022/C 62/01. Por lo tanto, la consagración del respeto a la autonomía local y de la sujeción a dichos principios en esta norma legal resulta igualmente congruente con ello.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 32

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

“Garantía de servicio de interés público del servicio de taxi.

El servicio de taxi tiene la condición de servicio de interés público y, como tal, resulta parte integrante de los servicios de movilidad pública. Las disposiciones de desarrollo de la presente Ley, así como los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas de movilidad adoptados por las distintas autoridades competentes, deberán garantizar y resultar coherentes con dicha condición, como medio para asegurar un servicio de calidad suficiente y homogénea para todos los ciudadanos”.

Justificación

El servicio de taxi surgió, se consolidó y sigue vigente en la actualidad como solución sistémica de los poderes públicos competentes de cara a la garantía de un servicio de transporte en vehículos de turismo con un nivel de agilidad, calidad y precio satisfactorios para la ciudadanía.

Su detallada regulación persigue además preservar no solo un nivel aceptable sino una garantía mínima de disponibilidad del servicio y nivel de protección y calidad homogéneas, en cualquier situación de pico de oferta y de demanda, en cualquier tipo de desplazamiento.

Dentro de dicha regulación destaca la relativa a las tarifas, reguladas para solucionar las asimetrías

informativas con daño potencial a los demandantes, la ineficiencia de negociación unilateral y la uniformidad del servicio en relación con el coste con independencia de las condiciones exógenas.

Todo ello, limitando precisamente el ejercicio puntual de poder de mercado o de negociación por parte del proveedor, evitar fraudes o discriminaciones de precios entre segmentos de la demanda con diferentes sensibilidades -turistas, emergencia, usuarios privados, usuarios en desarrollo de su actividad...

Todas estas razones, partiendo de la necesidad de los poderes públicos de satisfacer de manera integral y consistente la necesidad ciudadana, configuran el servicio de taxi como un servicio público, vinculado indisolublemente a la autoridad municipal correspondiente.

Así ha sido reconocido por el Tribunal Supremo en infinidad de sentencias; por todas, la 921/2018, que la califica el servicio de taxi como servicio de interés público.

Pues bien, la conveniencia de garantizar que los distintos poderes públicos puedan promover una visión integral y holística de sus políticas de transporte y, en particular, de sus servicios públicos, propios o impropios, hace perentorio que la norma reguladora de la movilidad sostenible a nivel estatal, refrende expresamente la condición del taxi como servicio de interés público, por contraposición a otros modelos privados, sujetos en sus condiciones puramente la ley puntual de la oferta y la demanda y lejanos de tal sensibilidad.

Una movilidad sostenible pasa justamente por no poner en riesgo el nivel de suficiencia, homogeneidad y accesibilidad para el conjunto de los ciudadanos que las distintas autoridades competentes decidan para el servicio de transporte público de viajeros en vehículos de turismo, con independencia de la lógica mercantil.

Esta garantía resulta inherente al servicio del taxi; en consecuencia, el mismo debe constar explícitamente, como parte integrante de la movilidad pública y del desarrollo de las regulaciones y políticas públicas de movilidad en aplicación de esta Ley, en beneficio de todos los ciudadanos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 33

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

“Reforma de la regulación de seguros de automóviles para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de las empresas de seguros para las personas víctimas de un accidente.

A fin de garantizar el derecho a la movilidad sostenible del artículo 4º de la presente Ley, el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital (¿) propondrá al Consejo de Ministros modificaciones en la normativa del sector seguros para garantizar el cumplimiento de la obligación legal para que las aseguradoras de los vehículos culpables en un accidente proporcionen un vehículo de sustitución de similares características al siniestrado o reembolsar el coste del alquiler de un vehículo hasta el abono de la indemnización”.

Justificación

El seguro obligatorio del vehículo obliga a la empresa aseguradora a dar a la víctima de un accidente un vehículo de similares características durante el tiempo que la persona se vea privada del vehículo siniestrado o se le indemnice.

Cada año desde 2013, el Servicio de Reclamaciones de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones insiste en esta obligación y deja patente el incumplimiento reiterado por parte de las empresas aseguradoras. En la última memoria, podemos leer que asimismo se han resuelto

expedientes en los que las entidades de los responsables no indemnizaron a los perjudicados en accidentes de circulación por los perjuicios, derivados y debidamente probados, de la imposibilidad de utilizar el vehículo hasta el abono de la indemnización.

En estos expedientes se indica que las aseguradoras de los vehículos culpables deberían proporcionar un vehículo de sustitución de similares características al siniestrado, o reembolsar el coste del alquiler de un vehículo o de los medios de transporte utilizados por el perjudicado, hasta el abono de la indemnización, siempre que el perjudicado acredite la necesidad de contar con un vehículo durante el tiempo que reste hasta el pago total de la indemnización.

Este incumplimiento ha obligado a algunas víctimas a acudir a los tribunales para reclamar el reembolso de los gastos del alquiler de un vehículo. En estos casos, se les ha dado la razón. De especial relevancia es la sentencia del Tribunal supremo STS 2499/2020 en la que se recoge esta obligación.

Sin embargo, sigue sin aplicarse esta obligación de manera generalizada. En muchas ocasiones, las empresas aseguradoras niegan este servicio aduciendo que no están obligadas jugando, por un lado, con la ambigüedad de la Ley y, por otro, contando con que la víctima no podrá asumir el pago del alquiler y el juicio posterior para reclamar su reembolso.

En determinadas ocasiones, las empresas de seguros descargan este servicio en los talleres, a los que obligan a tener a disposición una flota de vehículos de cortesía. Pero estos vehículos en muchas situaciones no cumplen el requisito de que sea un vehículo de similares características. Además, como denuncian las propias asociaciones del sector, la gestión de una flota sale fuera de su actividad y les añade un sobrecoste.

Por tanto, consideramos imprescindible que el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, del que depende la Dirección general de Seguros y Fondos de Pensiones, realice las modificaciones normativas necesarias para evitar que las empresas aseguradoras se escuden en una teórica ambigüedad de la legislación garantizando así la protección de los derechos de las personas víctimas de accidentes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 34

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio para ampliar el concepto de retribución flexible relacionada con la movilidad.

1. Se añade un nuevo apartado c) al artículo 42.2 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio

“c) los servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, siempre y cuando estén disponibles para todos los empleados y sean utilizados principalmente para ir al trabajo.”

2. Se modifica el apartado e) del artículo 42.3 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, que queda redactado de la siguiente manera:

“e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros y servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2 de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible y Compartida con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar los citados servicios, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.

Justificación

En la actualidad, dentro del concepto de retribución flexible se contemplan solo los servicios de transporte público colectivo. Consideramos necesario ampliar este concepto para dar cobertura a aquellas personas para las que el transporte público no solventa sus necesidades de movilidad por trabajo. Cuando no se dispone de una buena conexión en transporte público, a estas personas no se les ofrece ningún incentivo para utilizar otros modos sostenibles por lo que suelen recurrir al uso de su vehículo particular.

La inclusión de los servicios de movilidad sostenible (siguiendo la definición del artículo 2 del Proyecto de Ley en la que se incluyen, entre otros, la movilidad bajo demanda, compartida y colaborativa) dentro de la retribución flexible mejorará la aceptación de los planes de movilidad sostenible al trabajo. En este sentido, entendemos necesario que se aclare que estas cantidades pueden utilizarse tanto directamente por el empleado (por ejemplo, alquilando una bicicleta compartida a título personal) como si es la empresa la que pone el servicio a su disposición (por ejemplo, con un servicio de bus lanzadera).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 35

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

“Fomento de servicios de Movilidad Sostenible.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en colaboración con otros departamentos del Gobierno y las Comunidades Autónomas, presentará, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley, una propuesta de Plan de Fomento de Servicios de Movilidad Sostenible. El objetivo del Plan consistirá en incentivar mediante la concesión de ayudas mediante tarjeta prepago el uso de los distintos servicios de movilidad para las personas que achatarren un vehículo contaminante. Este Programa será alternativo a los ya existentes de incentivos a la compra y seguirán las líneas generales sobre elegibilidad en cuanto a achatarramiento y cuantía de ayudas establecidas en el Plan MOVES III.

Justificación

Dentro de la estrategia del Gobierno de fomentar la movilidad activa y los servicios de movilidad como alternativa a la utilización de vehículos particulares, consideramos necesario que se cree un programa específico como alternativa a los planes MOVES enfocado, precisamente, en los servicios de movilidad. De esta forma, se crearía una línea de ayudas para que ciudadanos y ciudadanas puedan utilizar una tarjeta prepago exclusivamente en servicios de movilidad al achatarrar un vehículo contaminante siguiendo los criterios del Plan MOVES III. Este programa facilitará a las

personas que no tienen capacidad de compra de un vehículo nuevo puedan achatarrar su vehículo manteniendo sus necesidades de movilidad cubiertas con el uso de modos de corta, media y larga distancia (sistemas de bicicletas compartidas, transporte público colectivo, arrendamiento de vehículos con y sin conductor, y trenes y autocares de media y larga distancia).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 36

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Texto que se propone

Se propone modificar el apartado b) del punto 4 con el siguiente texto

“b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio **al mismo operador o** a un operador distinto, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.”

Justificación

No se justifica la exclusión del operador que estaba realizando el servicio en un supuesto en que el retraso en la nueva licitación es imputable a la Administración. El concesionario podría continuar en precario en la línea de las previsiones de la LOTT.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 37

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas

Texto que se propone

“En caso de que la aplicación de esta ley imponga nuevas obligaciones a empresas públicas o privadas que, con independencia de su situación administrativa, presten servicios de movilidad o transporte incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley en vigor, los órganos de contratación deberán prever las correspondientes compensaciones a favor de aquellos por los sobrecostes generados”.

Justificación

Prever los sobrecostes generados por la aplicación de la nueva Ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 38

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

“Artículo 56. Contribución Financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano **e insular integrado**.

1.-La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano **e insular integrado** de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

2.-A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano **e insular integrado**, siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías. **A todos los efectos, también se entenderán incluidos en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad sostenible el servicio de transporte público colectivo de carácter metropolitano gestionado por entidades supramunicipales, consorcios o entidades autonómicas.**

3.-La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se

realizará a través de subvenciones que se registrarán por lo previsto en esta Ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

4.-Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano **e insular integrado** en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana **o insular** con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.”

Justificación

Reconocer la singularidad de Canarias, un territorio en el que se ha demostrado la eficiencia de la gestión integrada a nivel insular del transporte público. La Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias contempla el concepto de transporte insular integrado como instrumento de coordinación para la planificación y financiación de los servicios públicos de transporte, por lo que es necesario que se incorpore esta modalidad de ámbito territorial junto a las de servicio urbano y metropolitano. Sobre este modelo existen entidades consorciadas a nivel insular que se deben contemplar.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 39

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

“Disposición adicional nueva. Consideraciones específicas para Canarias como Región Ultraperiférica de la Unión Europea.

1.-El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana adaptará el desarrollo de la presente ley y, en general, las políticas en materia de transportes a la consideración de Canarias como Región Ultraperiférica, reconocida en el artículo 349 del TFUE de la Unión Europea. A tal fin, colaborará con el Gobierno de Canarias en la puesta en marcha de las iniciativas previstas en la presente ley.

2.-Los fondos derivados de la aplicación de esta Ley no computarán a los efectos de las cantidades previstas en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias”.

Justificación

El artículo 349 TFUE reconoce el status de Canarias como Región Ultraperiférica, obligando al Estado español a adaptar sus políticas en materia de transportes a las especiales circunstancias de Canarias. Asimismo, según lo establecido en el artículo 3 de la Ley 19/1994 de 6 de julio de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, las cantidades percibidas en función de la financiación contemplada para cualquier territorio en España, no pueden detraerse ni computarse



a los efectos de lo contemplado en dicho Régimen Económico y Fiscal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 40

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

“Disposición adicional nueva. Infraestructuras ferroviarias en los archipiélagos balear y canario.

Se introduce una Disposición Adicional Nueva en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del sector ferroviario, con contenido siguiente:

Disposición adicional vigesimonovena. Infraestructuras ferroviarias en los archipiélagos canario y balear.

1.-Las infraestructuras ferroviarias de los archipiélagos de Baleares y Canarias formarán parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

2.-El administrador general de infraestructuras ferroviarias de interés general podrá intervenir en el desarrollo de dichas redes a través de la vía del contrato de concesión previsto en la Ley de Contratos del Sector Público, garantizando la financiación de los costes de la construcción a la entidad concesionaria. La concesión podrá otorgarse de manera directa a las entidades públicas adscritas a las comunidades autónomas o corporaciones insulares cuyo objeto social incluye el desarrollo y explotación de las mencionadas infraestructuras.”

Justificación



De acuerdo con los objetivos de transporte colectivo planteados en el Proyecto de Ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 41

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone añadir en el apartado 2 del artículo 1 del Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las ciudades de Ceuta y Melilla una nueva letra c) con el siguiente texto:

“ser hijo menor de edad de padres o madres separados legalmente o divorciados con domicilio habitual en la península cuando uno de sus progenitores se halle inscrito en el padrón municipal en cualquiera de los municipios comprendidos en el ámbito de aplicación de esta norma.”

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 42

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

VALIDO GARCÍA, CRISTINA

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

De una nueva Disposición Final

De adición de una nueva Disposición Adicional en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre

Se introduce una nueva Disposición Adicional en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, del siguiente tenor:

“Disposición adicional vigesimonovena

Del desarrollo de las infraestructuras ferroviarias en Canarias

“De conformidad con los artículo 3 y 168 del Estatuto de Autonomía de Canarias, en atención a las condiciones de lejanía e insularidad que le confieren a Canarias la condición de región ultraperiférica de la Unión Europea, tendrán la consideración de interés general las infraestructuras ferroviarias que faciliten la integración del territorio del Archipiélago y su conexión nacional e internacional, a efectos de garantizar su financiación por el Estado, a través de los organismos competentes, correspondiendo a la Comunidad Autónoma de Canarias, de acuerdo con el sistema de distribución competencial que resulta de su Estatuto de Autonomía, la totalidad de las competencias en relación con dichas infraestructuras y con el transporte ferroviario.

A tal efecto, se suscribirá el oportuno instrumento convencional con un plazo inicial de diez años,

pudiendo acordarse su prórroga por un periodo adicional de hasta siete años, en el que se establecerá el régimen de colaboración para acometer las obras cuya financiación le corresponde asumir a la Administración General del Estado”

Justificación

En Canarias, con un territorio fragmentado y limitado, que cuenta además con un alto porcentaje de espacio protegido y que sufre una importante congestión del tráfico, se hacen necesarias fórmulas de movilidad más sostenibles, públicas y colectivas, como es el transporte ferroviario, por su eficiencia tanto desde un punto de vista ambiental como económico.

Las infraestructuras ferroviarias canarias, en las islas capitales de provincia, son de interés general dado que facilitarán la cohesión del territorio a través de la accesibilidad y conectividad, tanto nacional como internacional, por contar, entre otros, con aeropuertos de la red global transeuropea que mueven más de 12 millones de pasajeros. Siendo, asimismo necesaria, la financiación de estas infraestructuras de las que hasta ahora no se ha visto beneficiado el Archipiélago, en atención a las condiciones de lejanía e insularidad que le confieren a Canarias la condición de región ultraperiférica de la Unión Europea.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 43

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

(...)

2. En particular esta ley pretende:

(...)

f) Fijar objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 44

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

(...)

2. En particular esta ley pretende:

xxx) Establecer un sistema de cooperación respetuoso con las competencias, recogidas en los estatutos de autonomía correspondientes, entre el estado y las CCAA competentes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 45

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

(...)

xxx) Análisis de ciclo de vida: proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías, incluido su contribución al cambio climático.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 46

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

(...)

xxx) Pobreza en transporte: es la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes asociados a los sistemas de transporte privado o público, su falta de acceso o su acceso limitado a aquellos necesarios para poder desplazarse en su vida cotidiana a los servicios y actividades socioeconómicos esenciales, teniendo en cuenta el contexto nacional y espacial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 47

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 3

Texto que se propone

Artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas.

(...)

3. El diseño, desarrollo y concreción de las medidas de política de movilidad sostenible en cada uno de los modos de transporte corresponderá a las administraciones públicas competentes sobre el respectivo modo.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 48

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 4

Texto que se propone

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

1. Se reconoce el derecho de toda la ciudadanía a la movilidad sostenible y a disfrutar de un sistema multimodal de transporte sostenible y justo que tenga como columna vertebral los tres modos más sostenibles: el peatonal, el ciclista y el ferroviario, y como complemento a los otros modos: el carretero, el fluvial, el marítimo y el aéreo, logrando la máxima accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, con la mínima movilidad. Por ello, las administraciones públicas han de impulsar el desarrollo e implementación de este sistema multimodal de transporte, en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, productivas y comerciales, además de atender las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas geográficas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 49

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 4

Texto que se propone

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

(...)

6. El Gobierno elaborará, en el plazo de 1 año tras la aprobación de esta Ley, una Estrategia Nacional para definir, prevenir, atender y evaluar situaciones de pobreza en transporte en hogares o personas individuales.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 50

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

1. Seguridad de las personas y del sistema **multimodal de transporte** en su conjunto: Se incluye la seguridad **en la circulación y en las actividades logísticas**, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad. **La seguridad tendrá especial atención a las personas usuarias más vulnerables frente a agresiones sexistas consiguiendo trasladar una percepción de transporte seguro.**

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 51

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

Nuevo) Seguridad de las personas y del sistema **multimodal de transporte** en su conjunto: Se incluye la seguridad **en la circulación y en las actividades logísticas**, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad. **La seguridad tendrá especial atención a las personas usuarias más vulnerables frente a agresiones sexistas consiguiendo trasladar una percepción de transporte seguro.**

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 52

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 7

Texto que se propone

Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

Los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible serán los siguientes:

(...)

d) El impulso y la coordinación de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad.

En el ámbito de los títulos de transporte se impulsará la interoperabilidad de las tarjetas expedida por las diferentes comunidades autónomas y por el resto de sistemas intermodales de la Unión Europea

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 53

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

(...)

7. Son documentos complementarios del DOMOS los documentos de directrices metodológicas de los informes de impacto medioambiental y de impacto sobre la movilidad sostenible que deberán exigirse a los instrumentos de planificación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 54

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 20

Texto que se propone

Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.

(...)

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

nuevo) El fomento de la movilidad infantil autónoma

3. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará la elaboración de las guías de buenas prácticas en materia de movilidad sostenible que se determinen en el DOMOS, en el marco de la comisión que a tal efecto se acuerde en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 55

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 30

Texto que se propone

Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

(...)

4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad y la movilidad activa mediante actuaciones como:

a) La elaboración de normativa municipal que contemple la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada.

c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros

vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

e) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados.

g) La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.

h) El desarrollo de una política de movilidad infantil que persiga asegurar el acceso de la infancia a los bienes públicos y los servicios urbanos. Así mismo, se debe crear condiciones para que los menores puedan explorar y disfrutar de su hábitat cotidiano e ir progresivamente adquiriendo autonomía en sus desplazamientos

**A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 56

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 35

Texto que se propone

Artículo 35. ~~Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos.~~
**Uso y suministro de fuentes de energía de origen renovable y cero emisiones de gases de
efecto invernadero y otros servicios en aeropuertos**

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 57

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 35

Texto que se propone

Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos.

(...)

5. De manera complementaria a lo establecido en el párrafo anterior, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a reducir la cantidad de aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación de origen fósil (queroseno), con el objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernaderos diferentes al dióxido de carbono y partículas en suspensión.

**A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 58

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 36

Texto que se propone

Artículo 36. ~~Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.~~ **Uso y suministro de fuentes de energía de origen renovable y cero emisiones en puertos**

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 59

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 38

Texto que se propone

Artículo 38. Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.

(...)

2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el Artículo 34 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, así como un plan de reducción **de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación atmosférica, que tengan por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero**

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 60

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 49

Texto que se propone

Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de las previsiones contenidas en esta ley, los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal se regirán por lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo, por la reglamentación de la Unión Europea sobre servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, y por la legislación general sobre contratación del sector público que resulte de aplicación.

Si dichos contratos adoptasen la modalidad de contrato de servicios en el sentido definido en el artículo 17 de la Ley 9/2017 se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017.

2. Los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente.

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas

intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.

4. Los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que estén íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico, no se prestarán con carácter exclusivo si así se establece tanto en el pliego del contrato estatal como en el correspondiente de la comunidad autónoma.

5. Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.

6. Cuando entre dos Comunidades Autónomas existan, por razones históricas o de cualquier otro tipo, relaciones de movilidad cotidiana que no afecten a las poblaciones que, con carácter general, atienden los servicios de competencia estatal, las Comunidades Autónomas correspondientes, con la participación, en su caso, de las entidades locales, deberán establecer los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas. Será necesario, en su caso, que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

La Administración General del Estado podrá participar en la financiación de estos servicios.

7. Los servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal deberán facilitar el transporte de bicicletas en la medida que sea posible, y, en cualquier caso, informar de forma clara de la posibilidad y las condiciones de transporte para bicicletas en los puntos y portales de venta de billetes.

Nuevo. . Los vehículos de transporte de pasajeros por carretera con título habilitante de cualquier país miembro de la UE y cuya principal actividad sean las rutas internacionales, podrán hacer en España paradas para recoger y dejar viajeros en cualquier localidad, en cumplimiento del Reglamento (CE) número 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009. Para garantizar la condición de internacional de la línea que se establece en dicho reglamento, el porcentaje de cabotaje realizado en el territorio español no podrá exceder el 49% del total de pasajeros transportados.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 61

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.

b) **Estudio de rentabilidad económica, financiera y de su impacto social ambiental y territorial. El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.**

El estudio debe abarcar el total del ciclo de vida de la infraestructura para permitir evaluar las cargas y beneficios atribuibles a la misma, el análisis debe ser extensible a sus diferentes alternativas planteadas, evaluando sus impactos económicos, sociales y ambientales, incluido su contribución al cambio climático, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados.

Los resultados de este análisis deben ser públicos y accesibles

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 62

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

(...)

2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación ex post de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3.

Deben realizarse las evaluaciones ex post de proyectos ya realizados, en especial y necesariamente de aquellas de infraestructuras similares a las que se estén planteando acometer, y las conclusiones incorporarlas a los estudios a los que se hace referencia en el punto 1 anterior.

Las evaluaciones deben llevarse a cabo por una autoridad independiente, no por el promotor.

Todas estas evaluaciones deben ser públicas y estar disponibles a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 63

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

(...)

5. Al menos con una periodicidad quinquenal, el Consejo de Ministros encargará a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI la realización de un estudio para la evaluación de los análisis ex post realizados, con objeto de analizar. a eficacia y eficiencia del gasto público, en los términos previstos en el artículo 5.3 de la Ley Orgánica 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal. La AIReF deberá realizar a la mayor brevedad posible una evaluación del sistema de infraestructuras de transporte actual que sirva de marco previo de referencia para tener en cuenta en las posibles actuaciones en materia de infraestructura viaria, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 64

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 53

Texto que se propone

Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, **analizando de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero**, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad socioambiental mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.

(...)

**A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 65

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 55

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 66

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 95

Texto que se propone

Artículo 95. Transporte de mercancías.

El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

2. Las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias y a través de la interlocución con las empresas del sector llevarán a cabo las acciones necesarias para asegurar la intermodalidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través, entre otras, de la renovación de flotas mediante la utilización de vehículos eléctricos a batería o propulsados por hidrogeno verde.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 67

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA

Texto que se propone

Disposición adicional sexta. Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo.

(...)

2. . Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera, las emisiones acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios, **y estableciendo objetivos de reducción de dichos impactos, así como medidas concretas para su consecución en el corto, medio y largo plazo, e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad.** Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante, **así como de entidades de la sociedad civil de referencia en lo que concierne a sostenibilidad en el transporte aéreo.**

**A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 68

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA

Texto que se propone

Disposición adicional octava. ~~Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.~~ **Estrategia
Estatad de impulso del uso de la bicicleta**

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 69

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA

Texto que se propone

Disposición adicional octava. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.

1. El Gobierno **impulsará la Estrategia Estatal de impulso del uso de la bicicleta**, cuya **elaboración, implementación**, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **junto con el resto de instituciones autonómicas competentes**, que tendrá como finalidad:

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 70

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA

Texto que se propone

Disposición adicional octava. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.

(...)

4. Las administraciones públicas, de forma colaborativa, diseñarán e implementarán una red básica ciclista, de alta calidad, separada del tráfico a motor que conecten ciudades, municipios de interés, principales estaciones de transporte público, y otros destinos atractores de viajes. Estas redes se adecuarán, según convenga, al uso ciclista como modo de transporte, al cicloturismo o al ciclismo deportivo. Las demás administraciones harán lo propio en su ámbito territorial.

En el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicará unas normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras y equipamientos ciclistas que incluirán unos estándares y unos criterios mínimos de calidad que deberán cumplir todas las redes, vías, carriles y sendas ciclistas, así como los aparcamientos de bicicletas y otras medidas de apoyo a la circulación ciclista segura.

El diseño, ejecución y mantenimiento y de las infraestructuras viales se someterá a una evaluación de impacto, contemplada en la directiva 2019/1936, que tenga en cuenta el riesgo para los ciclistas y las medidas a implementar para mejorar su seguridad sin mermar su derecho a circular por dicha vía.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 71

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Nueva Disposición Adicional. Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios

El Gobierno elaborará un Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera. El Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos tendrá como finalidad garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en todos los municipios y comarcas en un radio de 25 km.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 72

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA

Texto que se propone

Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018 - 2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la **modificación**, reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público, **así como la implementación de alternativas de gestión ferroviaria que conlleven un mejor servicio**, y en **su caso** proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios.

Igualmente, el Ministerio fijará un procedimiento específico para la solicitud de implantación de nuevos servicios ferroviarios que permitan atender las necesidades señaladas.

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 73

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA

Texto que se propone

Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

(...)

2. La propuesta de reducción, supresión **o nueva implantación** de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción, o supresión **o nueva implantación** del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan, **incluyendo las externalidades de los diversos medios de transporte.**

La solicitud de supresión del servicio deberá ir acompañada de una propuesta de implementación alternativa que iguale o mejore la eficiencia energética y el impacto positivo social y medioambiental del servicio a suprimir.

(...)

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 74

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA

Texto que se propone

Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

(...)

6. Las personas empleadas por las empresas operadoras de transporte ferroviario de viajeros declarado obligación de servicio público de competencia estatal que tengan encomendadas las funciones de control e inspección de títulos de transporte de viajeros, en los actos de servicio y en los actos motivados por estos, tendrán la consideración de agentes de la autoridad en relación con el ejercicio de sus funciones de vigilancia inmediata de la observancia en el control de la posesión por los viajeros de un título válido de transporte.

Dichas personas deberán ejercer las correspondientes funciones inspectoras y habrán de dar cuenta de las infracciones detectadas a los órganos administrativos competentes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 75

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final XXX. Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Se da nueva redacción al artículo 23 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, que quedaría en estos términos:

“Artículo 23. Exenciones de peaje.

En el caso de que estuvieran establecidos peajes no estarán obligados a su abono, los vehículos de las fuerzas armadas, los de los cuerpos y fuerzas de seguridad, ni los de los servicios contra incendios.

Tampoco lo estarán los vehículos al servicio de las autoridades judiciales, de emergencia o protección civil, las ambulancias, ni los de la propia explotación e inspección de carreteras, ni los de la explotación y conservación de equipamiento para la gestión, control y vigilancia del tráfico, cuando estén cumpliendo sus respectivas funciones específicas.

Estarán también exentos del pago de peajes los vehículos privados no destinados al transporte colectivo de viajeros que transporten o sean conducidos por personas que sean titulares de una tarjeta de estacionamiento, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Asimismo, tampoco estarán obligados al abono del peaje los vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con

discapacidad, cuyos propietarios sean titulares de una tarjeta de estacionamiento de acuerdo con lo prescrito en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre.”

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 76

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 4

Texto que se propone

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible, **gratuito** y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana.
2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.
3. El sistema de movilidad definido en el apartado anterior constituye un elemento esencial para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas y sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo, la formación, los bienes y servicios, la cultura, el ocio y las demás actividades cotidianas. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, asequible, eficiente, accesible, socialmente inclusivo y respetuoso con la salud y el medioambiente, integrando además soluciones digitales para facilitar estos objetivos.

4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

5. El sistema de movilidad deberá desarrollarse en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial y la calidad de vida.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 77

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

Al título del Proyecto/Proposición de Ley

Texto que se propone

Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 78

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 19

Texto que se propone

Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS **los informes de impacto medioambiental y de impacto sobre la movilidad sostenible que deberán exigirse a los instrumentos de planificación**.que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los **diferentes modos de transportes y la movilidad: peatonal, ciclista, ferroviario, carretero, fluvial, marítimo y aéreo** y su implantación en el correspondiente ámbito.

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

- a) Planes de movilidad sostenible de entidades locales y planes de movilidad sostenible simplificados de entidades locales.
- b) Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.
- c) Planes de movilidad sostenible al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.
- d) Planes de movilidad activa, saludable, sostenible y segura a centros educativos y entornos escolares y de formación.

e) Zonas de bajas emisiones.

f) Distribución urbana de mercancías.

g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.

h) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta o ciclo.

i) Diseño de soluciones de movilidad para dar respuesta a las necesidades de los residentes en zonas rurales y de baja densidad de población.

3. Las directrices metodológicas establecerán los objetivos, contenido y estructura, así como los instrumentos necesarios para su cumplimiento, seguimiento y revisión, en cada uno de los ámbitos descritos en el apartado anterior.

La accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte será principio inspirador de estas directrices.

4. En el seno del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 79

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 20

Texto que se propone

Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.

1. Los documentos de guías de buenas prácticas son documentos complementarios del DOMOS que recogen actuaciones y experiencias satisfactorias de las administraciones públicas, entidades y empresas, que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otras.

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.

b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.

c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.

d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.

e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.

f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.

g) El fomento de la movilidad sostenible al trabajo.

3. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará la elaboración de las guías de buenas prácticas en materia de movilidad sostenible que se determinen en el DOMOS, en el marco de la comisión que a tal efecto se acuerde en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 80

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 21

Texto que se propone

Artículo 21. Concienciación y sensibilización.

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.

b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.

c) Los planes estratégicos de movilidad, incluirán un programa de sensibilización y formación en movilidad sostenible destinada a la ciudadanía, los profesionales y las autoridades con competencias en gestión de la movilidad, el urbanismo, el transporte y el tráfico. Dicho programa será revisado bianualmente.

d) Los programas de educación y formación para la movilidad irán orientados a: 1) comprender los conflictos de intereses en el uso de la vía, 2) mostrar las ventajas del urbanismo de proximidad y el desarrollo local y sus efectos sobre la dependencia del

automóvil. 3) influir en la elección modal de transporte por sus repercusiones sobre la salud, la naturaleza, la equidad y la convivencia,

2. De acuerdo con el contenido del DOMOS en relación con la información, concienciación y sensibilización, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará en el marco de la Administración General del Estado la elaboración de una Estrategia plurianual de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible, que se desarrollará a través de planes bienales.

3. La Estrategia de la Administración General del Estado en materia de concienciación y sensibilización y sus planes bienales podrán incorporar los siguientes elementos:

a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.

b) Instrumentos de comunicación y participación.

c) Difusión de buenas prácticas.

d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.

e) Realización de programas o campañas de promoción y apoyo a las acciones que desarrollen entidades públicas o privadas.

f) Impulso a redes de colaboración, intercambio y aprendizaje horizontal de entidades y profesionales.

4. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año se detallarán las partidas específicas asociadas a las actuaciones de concienciación y sensibilización para desarrollar una cultura de movilidad segura, saludable y sostenible.

5. Todas las actuaciones que se realicen en materia de concienciación y sensibilización deben ser en formato accesible y de lectura fácil.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 81

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 21

Texto que se propone

Artículo 21. Concienciación y sensibilización.

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.

b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.

2. De acuerdo con el contenido del DOMOS en relación con la información, concienciación y sensibilización, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará en el marco de la Administración General del Estado la elaboración de una Estrategia plurianual de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible, que se desarrollará a través de planes bienales.

3. La Estrategia de la Administración General del Estado en materia de concienciación y sensibilización y sus planes bienales podrán incorporar los siguientes elementos:

- a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.
 - b) Instrumentos de comunicación y participación.
 - c) Difusión de buenas prácticas.
 - d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.
 - e) Realización de programas o campañas de promoción y apoyo a las acciones que desarrollen entidades públicas o privadas.
 - f) Impulso a redes de colaboración, intercambio y aprendizaje horizontal de entidades y profesionales.
 - g) Creación de una Agencia de fomento de la movilidad sostenible al trabajo con el objetivo de concienciar y sensibilizar y dar apoyo y asesoramiento a las empresas y a las administraciones públicas en la elaboración, ejecución y seguimiento de los planes de movilidad de los grandes centros generadores de movilidad y los Planes sostenibles al trabajo.**
4. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año se detallarán las partidas específicas asociadas a las actuaciones de concienciación y sensibilización para desarrollar una cultura de movilidad segura, saludable y sostenible.
5. Todas las actuaciones que se realicen en materia de concienciación y sensibilización deben ser en formato accesible y de lectura fácil.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 82

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

1. La presente ley tiene por objeto ~~establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.~~

a) La ciudadanía y el tejido social y productivo, colectiva e individualmente, pueda disponer de un sistema multimodal de transporte, eficiente, descarbonizado, respetuoso con la biodiversidad, justo e inclusivo como herramienta para lograr la máxima accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, con la mínima movilidad, además de una mayor cohesión social y territorial, contribuir a una actividad productiva resiliente en el marco de la emergencia climática existente, junto a alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y la mejora de la calidad del aire que se determinan en las letras b) y c) de este apartado, así como de reducción de la pérdida de biodiversidad.

b) conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad antes de 2050 y en todo

caso, en el más corto plazo posible. Para ello se incluirán en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 y 2040 respecto a los niveles de 1990, cuya actualización solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del PNIEC. A ese respecto, se establece en esta ley como el objetivo de partida para 2030 lograr una reducción mínima de 27 Mt CO₂-eq tal y como se especifica en el PNIEC 2021-2030 en vigor.

c) Con respecto a la calidad del aire, se plantea lograr para 2030 que todas las ciudades españolas cumplan los valores guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su versión más reciente o, como mínimo, conforme a los valores de la actualización realizada por la OMS en septiembre de 2021.

2. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema **multimodal** integrado de ~~movilidad transporte~~ para todos los ciudadanos y las ciudadanas, **todas las personas público, social, eficiente, saludable**, seguro, sostenible, **descarbonizado, asequible**, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.

b) Facilitar la existencia de un sistema **multimodal de** transportes de mercancías, **y su correspondiente** logística, **público, social, inclusivo**, eficiente, sostenible, **descarbonizado** y resiliente.

c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema ~~integrado de movilidad~~ **multimodal de transporte**

d) Fortalecer los mecanismos de coordinación **y** cooperación **interadministrativa y de** transparencia en **la concepción**, diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, ~~transporte y movilidad~~ **para el transporte y de los servicios de transporte.**

e) Establecer un modelo de participación de **las administraciones públicas** (Administración General del Estado, **administraciones autonómicas y administraciones locales**), en la financiación del transporte **público, urbano y rural, e interurbano**, que se rijan por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad, **eficiencia energética y respeto medioambiental.**

f) **Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos y recursos humanos y técnicos suficientes para la implantación y desarrollo de este sistema multimodal de transporte.**

g) **Garantizar que las decisiones de inversión maximicen los beneficios sociales y ambientales, priorizando, no sólo el corto plazo, sino esencialmente el medio y el largo plazo.**

- h) **Descartar cualquier subsidio o rescate destinado a modos y medios de transporte basados en el consumo de combustibles fósiles ya que dificultarían y retrasarían por décadas la necesaria descarbonización de la actividad productiva.**
- i) **Impulsar las actividades que sean intensivas en la generación de empleo sostenible.**
- j) **Acelerar una transición ecológica justa que ponga a todas las personas en el centro, capacitándolas para los nuevos escenarios.**
- k) **Impulsar plataformas de trabajo colaborativo que permitan avanzar más rápidamente en la transición ecológica.**
- l) **Asegurar que el sistema multimodal de transporte toma en consideración la protección de la biodiversidad.**
- m) **Facilitar sistemas alternativos de diversos modos de transportes de mercancías y logísticas que garanticen este servicio esencial de manera integrada, eficiente, accesible, inclusiva, sostenible, segura y resiliente.**

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 83

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 22

Texto que se propone

Artículo 22. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.

1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional ~~promoverán~~ **garantizarán** la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable, y sostenible **y autónoma**, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.
2. En el currículo de la enseñanza básica y del ~~Bachillerato~~ **secundaria postobligatoria** se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, **concienciando sobre la violencia vial y fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental. También se incluirá formación en el cálculo del impacto ambiental.**
3. Las Administraciones educativas ~~establecerán~~ **garantizarán** el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad **escolar** activa ~~segura, sostenible y conectada~~ **y autónoma**, y ~~favorecerán~~ **garantizarán**, en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de caminos escolares seguros, promoviendo los desplazamientos seguros y sostenibles.

4. Las Administraciones educativas también garantizarán, en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de entornos escolares seguros, saludables y sostenibles, y los caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros y sostenibles.

5. Asimismo, en el ámbito ~~universitario~~ **de la educación superior** y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.

6. Se garantizará la adecuada formación inicial del profesorado que ha de asumir funciones docentes en materia de movilidad y transportes sostenibles en las distintas etapas. Asimismo, las Administraciones educativas impulsarán programas de formación permanente del profesorado a fin de incluir formación específica en dicha materia y promover su revisión periódica para garantizar la adecuación de los contenidos. De igual modo, se fomentarán acciones formativas dirigidas al personal no docente, los equipos directivos y la comunidad educativa, con especial atención a las personas representantes del alumnado y de las familias en los consejos escolares y sociales.

7. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la formación en el marco del aprendizaje a lo largo de la vida, con acciones formativas dirigidas a personas de cualquier edad, en formato tanto presencial como virtual, orientadas no solo a la adquisición de nuevas aptitudes en el ámbito de la movilidad y los transportes sostenibles, sino a la difusión y el conocimiento de la nueva cultura de la movilidad.

8. Se procurará que la formación a la que hace referencia este artículo esté disponible en un formato accesible para las personas con discapacidad y de lectura fácil.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 84

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 23

Texto que se propone

Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados.

Dicha planificación debe aspirar a dejar de invertir y favorecer las infraestructuras de carretera y aéreas para conseguir el cese de la financiación de nuevos proyectos en vías de alta capacidad y aeropuertos en 2028.

La planificación deberá favorecer aquellos medios de transporte con menor huella de carbono, y en especial, favorecer la planificación de infraestructuras para trayectos de pasajeros transfronterizos en tren. Debe incluir un monitoreo del impacto climático y ambiental de cada de sus acciones e inversiones

2. El Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) deberá responder al contenido de esta ley y al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) regulado en el artículo 16.
3. Su contenido deberá ser coherente con los objetivos asumidos por España a nivel internacional y las políticas públicas que, de manera directa o indirecta, tengan impacto en el transporte y la movilidad.
4. Se deberá prestar una atención especial al principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, así como a los objetivos sobre conservación de la biodiversidad.
5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, deberán establecerse los adecuados mecanismos de coordinación y de corresponsabilidad en su financiación, entre las distintas administraciones competentes.
6. Antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible. **Así mismo, antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a evaluación de impacto normativo de género, edad, familia y capacidades, y a consulta pública.**
7. Corresponde su aprobación al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, vistos los informes del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
8. El plazo máximo de vigencia del IPEEM será de diez años. Cada cinco años se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.
9. Los instrumentos de planificación de infraestructuras y transportes de ámbito estatal previstos en la normativa sectorial en materia de infraestructuras de transporte que se aprueben desde la entrada en vigor de esta ley deberán ser coherentes con el IPEEM y adecuarse a las condiciones que en él se establezcan.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 85

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 25

Texto que se propone

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de ~~20.000~~ **10.000** habitantes y menos de 50.000 habitantes, **así como las áreas formadas por municipios colindantes que cumplan la anterior condición de población,** deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

2. Las Comunidades Autónomas podrán recomendar o exigir que dispongan de planes de movilidad sostenible los municipios no incluidos en el apartado anterior, entidades supramunicipales con competencias en materia de planificación del territorio, urbanismo, transportes o movilidad, y agrupaciones de municipios. Cuando un municipio quede integrado en el ámbito de una entidad supramunicipal obligada a tener un plan de movilidad sostenible, esta obligación sustituirá el requerimiento específico del apartado 1.

3. Los planes de movilidad sostenible podrán tener en cuenta, como referencia, los criterios establecidos en las directrices metodológicas previstas en el artículo 19 y contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con

otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos.

4. Cada tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y evaluación de las medidas de este plan.

5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 86

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

a) Accesibilidad: facilidad de acceso a los bienes, servicios y contactos con las demás personas; a un servicio de transporte conformado por la correspondiente infraestructura y los medios de transporte propios de cada modo; a un territorio o desde un territorio al resto de territorios, con independencia de sus las circunstancias de cada persona en cuanto a discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

b) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra la información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de, el acceso y los métodos de pago de distintos modos de transporte, conformando una única oferta a disposición del usuario y evitando disponer de un coche en propiedad. Este servicio ofrece la ruta más adecuada optimizando entre los distintos parámetros como tiempo, coste, emisiones de gases de efecto invernadero o promoviendo la movilidad activa.

c) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte.

e) ~~Carril, vía~~ **Vía, carril** o plataforma reservada: infraestructura para el transporte ~~terrestre~~ reservada al uso exclusivo de determinados ~~vehículos~~ **medios**, como **la marcha a pie, los desplazamientos en bicicletas o ciclos, la circulación de trenes, tranvías o metros ligeros**, autobuses o autocares, ~~tranvías o metros ligeros~~ y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de ~~bajas~~ **cero** emisiones.

f) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible **y con la máxima eficiencia energética y sostenibilidad**.

g) Costes externos: costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan en el precio y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.

Se podrán considerar costes externos, entre otros, los derivados de accidentes, congestión, contaminación atmosférica, contaminación de las aguas **dulces y marinas**, cambio climático, ruido, **(incluido el ruido submarino)**, ocupación y fragmentación del territorio, pérdida de biodiversidad, reducción de la conectividad ecológica y deterioro de la naturaleza, generación de desigualdad social

h) Gestión de la demanda de ~~de movilidad~~ **transporte**: políticas, estrategias, y planes y **actuaciones** ~~que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible~~ **destinadas a lograr que la ciudadanía modifique sus incentivos, hábitos y pautas de desplazamiento a gran escala, usando diversas alternativas viables, efectivas y atractivas que provoquen esos cambios con el fin de reducir los costes externos, incluidos los medioambientales, o las externalidades del transporte.**

i) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación y formación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchas personas usuarias, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.

j) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido, en todo caso, el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

k) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta o ciclo.

l) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de discapacidad, nivel de renta, lugar de residencia, edad, sexo, género, o pertenencia a un determinado grupo social.

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface **en con un consumo mínimo de energía y un tiempo y con un coste** razonables, tanto para el ~~usuario~~ la persona como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que, ~~se reducen y para limitar~~ los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, ~~en particular y con el fin de alcanzar la máxima~~ **descarbonización del transporte, se reducen al máximo, entre otros**, la emisión ~~a la atmósfera~~ de gases de efecto invernadero ~~y otros~~, **la emisión de contaminantes atmosféricos y de las aguas dulces y marinas y del suelo**, el ruido **tanto terrestre como submarino**, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.

n)Nodo Logístico: área geográfica de intercambio modal de mercancías donde se realizan **funciones intermodales con la inclusión de** actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba las terminales de transportes de mercancías, **las plataformas intermodales ferroviarias**, los centros de transporte por carretera, ~~las instalaciones ferroviarias de intercambio modal~~, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferroportuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y

sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente **como el incremento de la movilidad activa peatonal y ciclista.**

p) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.

r) Servicios de movilidad de conexión al ferrocarril: servicios de movilidad por carretera especialmente concebidos para permitir el enlace con un servicio ferroviario.

s) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

t) Servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»: servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.

u) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.

v) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.

x) **Análisis de ciclo de vida: proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías, incluido su contribución al cambio climático.**

y) **Centro de trabajo: lugar, edificio o complejo donde las personas trabajadoras deben**

permanecer o al que tienen que acceder por razón de su trabajo, siendo origen y destino de desplazamientos obligados de los empleados y, con frecuencia, de suministros, mercancías y clientes.

z) Distribución urbana de mercancías: referido a la logística de mercancías, en ámbitos urbanos, se refiere a la última etapa de la cadena de distribución.

aa) Energía eléctrica renovable: energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables.

bb) Fuente de energía renovable: fuente de energía empleada en el transporte que no procede de los combustibles fósiles ni de la energía nuclear, contribuyendo a su descarbonización y a reducir su impacto ambiental.

cc) Energía eléctrica renovable: energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables o de cogeneración.

dd) Medio de transporte: vehículo usado para el transporte de personas o mercancías.

ee) Medio motorizado: vehículo para el transporte de personas y mercancías impulsado exclusivamente por su propio motor

ff) Medio no motorizado: vehículo que necesita para su desplazamiento de la fuerza humana.

gg) Modo de transporte: clasificación general de los medios de transporte atendiendo al tipo de infraestructura o forma de desplazamiento.

hh) Movilidad obligada: desplazamiento que, independientemente de su origen o destino, se realiza generalmente con frecuencia diaria y trayecto fijo para desarrollar tareas o funciones laborales, educativas, de cuidado de otras personas o de acceso a servicios básicos.

ii) Obligaciones de servicio público: cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región

jj) movilidad cotidiana: incluye la movilidad obligada y aquella correspondiente al desarrollo de los cuidados u otras actividades no incluidas en la definición de movilidad obligada, pero que se realiza con frecuencia casi diaria.

kk) Capacidad socioambiental de la vía. Aquella en la que la contaminación atmosférica o sonora está dentro de lo que la OMS considera no dañino para la salud, garantiza otros usos de la vía diferente de el tráfico y favorece el desplazamiento activo, autónomo y seguro, de usuarios vulnerables.

ll) Entornos o zonas saludables: son aquellos espacios principalmente en el entorno de

centros educativos, sociales, culturales, sanitarios o de tiempo libre, diseñados con una alta calidad socioambiental, accesibilidad universal, bajas emisiones, seguros y saludables, libres de tráfico y aparcamiento de autos, abiertas a un uso social y de estancia apoyadas por el mobiliario urbano oportuno.

mm) Camino escolar: recurso educativo que nos permite reflexionar colectivamente, incluyendo a la infancia, sobre el problema de que la infancia está perdiendo el espacio público, incluso para algo tan cotidiano como ir de casa al colegio, siendo el abuso del coche su principal causa-consecuencia.

nn) Pobreza en transporte: es la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes asociados a los sistemas de transporte privado o público, su falta de acceso o su acceso limitado a aquellos necesarios para poder desplazarse en su vida

cotidiana a los servicios y actividades socioeconómicos esenciales teniendo en cuenta , teniendo en cuenta el contexto nacional y espacial.

2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del título V, se entenderá por:

a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.

b) Comisión de personas expertas en movilidad: grupo de expertos en movilidad y transportes seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.

c) Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad («espacio controlado de pruebas»): conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se registrará bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.

d) Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas («Oficina»): la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.

e) Promotor: cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

f) Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto»): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 87

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

a) Accesibilidad: facilidad de acceso a los bienes, servicios y contactos con las demás personas; a un servicio de transporte conformado por la correspondiente infraestructura y los medios de transporte propios de cada modo; a un territorio o desde un territorio al resto de territorios, con independencia de sus las circunstancias de cada persona en cuanto a discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

b) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra la información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de, el acceso y los métodos de pago de distintos modos de transporte, conformando una única oferta a disposición del usuario y evitando disponer de un coche en propiedad. Este servicio ofrece la ruta más adecuada optimizando entre los distintos parámetros como tiempo, coste, emisiones de gases de efecto invernadero o promoviendo la movilidad activa.

c) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte.

e) ~~Carril, vía~~ **Vía, carril** o plataforma reservada: infraestructura para el transporte ~~terrestre~~ reservada al uso exclusivo de determinados ~~vehículos~~ **medios**, como **la marcha a pie, los desplazamientos en bicicletas o ciclos, la circulación de trenes, tranvías o metros ligeros**, autobuses o autocares, ~~tranvías o metros ligeros~~ y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de ~~bajas~~ **cero** emisiones.

f) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible **y con la máxima eficiencia energética y sostenibilidad**.

g) Costes externos: costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan en el precio y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.

Se podrán considerar costes externos, entre otros, los derivados de accidentes, congestión, contaminación atmosférica, contaminación de las aguas **dulces y marinas**, cambio climático, ruido, **(incluido el ruido submarino)**, ocupación y fragmentación del territorio, pérdida de biodiversidad, reducción de la conectividad ecológica y deterioro de la naturaleza, generación de desigualdad social

h) Gestión de la demanda de ~~de movilidad~~ **transporte**: políticas, estrategias, y planes y **actuaciones** ~~que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible~~ **destinadas a lograr que la ciudadanía modifique sus incentivos, hábitos y pautas de desplazamiento a gran escala, usando diversas alternativas viables, efectivas y atractivas que provoquen esos cambios con el fin de reducir los costes externos, incluidos los medioambientales, o las externalidades del transporte.**

i) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación y formación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchas personas usuarias, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.

j) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido, en todo caso, el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

k) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta o ciclo.

l) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de discapacidad, nivel de renta, lugar de residencia, edad, sexo, género, o pertenencia a un determinado grupo social.

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface **en con un consumo mínimo de energía y un tiempo y con un coste** razonables, tanto para el ~~usuario~~ la persona como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que, ~~se reducen y para limitar~~ los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, ~~en particular y con el fin de alcanzar la máxima~~ **descarbonización del transporte, se reducen al máximo, entre otros,** la emisión ~~a la atmósfera~~ de gases de efecto invernadero ~~y otros~~, **la emisión de contaminantes atmosféricos y de las aguas dulces y marinas y del suelo,** el ruido **tanto terrestre como submarino,** el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.

n)Nodo Logístico: área geográfica de intercambio modal de mercancías donde se realizan **funciones intermodales con la inclusión de** actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba las terminales de transportes de mercancías, **las plataformas intermodales ferroviarias,** los centros de transporte por carretera, ~~las instalaciones ferroviarias de intercambio modal,~~ los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferroportuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y

sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente **como el incremento de la movilidad activa peatonal y ciclista.**

p) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.

r) Servicios de movilidad de conexión al ferrocarril: servicios de movilidad por carretera especialmente concebidos para permitir el enlace con un servicio ferroviario.

s) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

t) Servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»: servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.

u) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.

v) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.

x) **Análisis de ciclo de vida: proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías, incluido su contribución al cambio climático.**

y) **Centro de trabajo: lugar, edificio o complejo donde las personas trabajadoras deben**

permanecer o al que tienen que acceder por razón de su trabajo, siendo origen y destino de desplazamientos obligados de los empleados y, con frecuencia, de suministros, mercancías y clientes.

z) Distribución urbana de mercancías: referido a la logística de mercancías, en ámbitos urbanos, se refiere a la última etapa de la cadena de distribución.

aa) Energía eléctrica renovable: energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables.

bb) Fuente de energía renovable: fuente de energía empleada en el transporte que no procede de los combustibles fósiles ni de la energía nuclear, contribuyendo a su descarbonización y a reducir su impacto ambiental.

cc) Energía eléctrica renovable: energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables o de cogeneración.

dd) Medio de transporte: vehículo usado para el transporte de personas o mercancías.

ee) Medio motorizado: vehículo para el transporte de personas y mercancías impulsado exclusivamente por su propio motor

ff) Medio no motorizado: vehículo que necesita para su desplazamiento de la fuerza humana.

gg) Modo de transporte: clasificación general de los medios de transporte atendiendo al tipo de infraestructura o forma de desplazamiento.

hh) Movilidad obligada: desplazamiento que, independientemente de su origen o destino, se realiza generalmente con frecuencia diaria y trayecto fijo para desarrollar tareas o funciones laborales, educativas, de cuidado de otras personas o de acceso a servicios básicos.

ii) Obligaciones de servicio público: cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región

jj) movilidad cotidiana: incluye la movilidad obligada y aquella correspondiente al desarrollo de los cuidados u otras actividades no incluidas en la definición de movilidad obligada, pero que se realiza con frecuencia casi diaria.

kk) Capacidad socioambiental de la vía. Aquella en la que la contaminación atmosférica o sonora está dentro de lo que la OMS considera no dañino para la salud, garantiza otros usos de la vía diferente de el tráfico y favorece el desplazamiento activo, autónomo y seguro, de usuarios vulnerables.

ll) Entornos o zonas saludables: son aquellos espacios principalmente en el entorno de

centros educativos, sociales, culturales, sanitarios o de tiempo libre, diseñados con una alta calidad socioambiental, accesibilidad universal, bajas emisiones, seguros y saludables, libres de tráfico y aparcamiento de autos, abiertas a un uso social y de estancia apoyadas por el mobiliario urbano oportuno.

mm) Camino escolar: recurso educativo que nos permite reflexionar colectivamente, incluyendo a la infancia, sobre el problema de que la infancia está perdiendo el espacio público, incluso para algo tan cotidiano como ir de casa al colegio, siendo el abuso del coche su principal causa-consecuencia.

nn) Pobreza en transporte: es la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes asociados a los sistemas de transporte privado o público, su falta de acceso o su acceso limitado a aquellos necesarios para poder desplazarse en su vida

cotidiana a los servicios y actividades socioeconómicos esenciales teniendo en cuenta , teniendo en cuenta el contexto nacional y espacial.

2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del título V, se entenderá por:

a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.

b) Comisión de personas expertas en movilidad: grupo de expertos en ~~movilidad y transportes~~ **sostenibilidad del transporte y la movilidad** seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.

c) Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad («espacio controlado de pruebas»): conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se registrará bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.

d) Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas («Oficina»): la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta

Oficina se regulará reglamentariamente.

e) Promotor: cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

f) Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto»): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 88

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 3

Texto que se propone

Artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas.

1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía. **El objetivo último de la integración de los distintos modos de transporte ha de ser la reducción global de emisiones y de consumo energético del sector del transporte.**

2. Las administraciones públicas, en ejercicio de sus competencias en materia de transportes podrán concertar el establecimiento de criterios y objetivos comunes con el fin de mejorar la calidad del sistema de movilidad, empleando para ello los instrumentos de gobernanza regulados en el título I de la presente ley.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 89

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 26

Texto que se propone

Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.

~~Para~~ **En** la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, ~~al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.~~ **la existencia de centros de actividad formados por un conjunto de actividades de diferente titularidad que comparten un espacio geográfico concreto, tales como polígonos industriales. En estos casos, se considerará el agregado de las actividades existentes a efectos de determinación de la obligación de disponer de planes de movilidad sostenible.** Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.

2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. ~~Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible,~~

~~que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

Con base en los datos anteriores y en el marco de sus planes de movilidad urbana los ayuntamientos deben desarrollar planes de movilidad sostenible a los polígonos industriales o empresariales, así como a las grandes áreas comerciales, parques de ocio o campus universitarios de su ámbito territorial.

En la financiación de las infraestructuras o los servicios de transporte participarán las empresas instaladas en los mismos. Los ayuntamientos y, en su caso, las autoridades de transporte público (ATP) establecerán las formas y porcentajes de financiación por parte de las empresas del transporte público o colectivo. Las empresas que dispongan de servicios de transporte colectivo para sus trabajadores que cubran al menos un 25% de sus viajes al centro de trabajo estarán exentas de esta contribución.

En el caso de que un polígono industrial o empresarial esté situado en dos o más términos municipales la elaboración, desarrollo y financiación del plan de movilidad será realizado conjuntamente por dichas administraciones.

Corresponderá a las comunidades autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

3. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.

4. Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

6. Los planes de movilidad sostenible deberán revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Corresponderá a las comunidades autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

7. Dentro de estos planes de movilidad sostenible se incluirá un objetivo obligatorio de incorporación de vehículos cero emisiones a las flotas de empresa, según este calendario:

2025	30%
2027	60%

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 14:01:32

Entrada: 5525

2030 100%

Este objetivo obligatorio solo se puede cumplir con vehículos de cero emisiones y su cumplimiento tendrá que estar ligado a sanciones.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 90

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

Los centros de trabajo deberán designar un Gestor de movilidad. El Gestor de movilidad deberá dedicarse a facilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo. Al mismo tiempo, será el interlocutor con la autoridad pública para hacer el seguimiento de la implantación del Plan y los resultados.

A través de la Agencia de Fomento de la Movilidad Sostenible al trabajo (propuesta en el artículo 21 del presente anteproyecto Ley) se realizará un Programa de formación y soporte técnico de los Gestores de movilidad de los centros de trabajo que materializan las Comunidades Autónomas

2. Los planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita

evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas, deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A estos efectos, para la consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de ~~1.000~~ **250** personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas demás de ~~500.000~~ **200.000** habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 14:01:32

Entrada: 5525

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 91

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 28

Texto que se propone

Artículo 28. Seguimiento.

1. Sin perjuicio de lo que establezca la normativa de las Comunidades Autónomas, los planes de movilidad sostenible regulados en el artículo 25, y, así como sus revisiones e informes de seguimiento, habrán de ser comunicados en el plazo de tres meses desde su adopción a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas. **La autoridad laboral comunicará anualmente a las empresas sus obligaciones en materia de movilidad y la obligatoriedad de realizar un PMST, cuando corresponda. Los PMST han de incorporar indicadores sobre la evolución de la movilidad generada, aportando datos segregados en función del sexo, la edad y el grupo profesional. Para que las administraciones que los han de validar y supervisar pueden tener información sobre el impacto y los resultados de las medidas realizadas. Estos datos deberían ser públicos, de manera agregada, y accesibles para la representación legal de las personas trabajadoras de los centros de trabajo que los soliciten.**

2. Estos documentos serán de acceso público en el caso de que la entidad obligada sea una Administración Pública, y requerirán la autorización previa para el resto de entidades obligadas.

3. Las entidades territoriales, grandes centros de actividad y empresas que, a la entrada en vigor de

esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de tres meses para comunicarlos a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas. **Aquellos planes aprobados con anterioridad deberán ser actualizados siguiendo los criterios establecidos por esta Ley en el plazo de 12 meses tras su puesta en vigor.**

4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 92

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Texto que se propone

Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b) El transporte público colectivo.

c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros **y aquellos esquemas de movilidad basados en la intermodalidad**

d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 93

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Texto que se propone

Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible estará compuesto por la Presidencia, las Vicepresidencias y las Vocalías.

2. La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. Las Vicepresidencias se determinarán reglamentariamente.

4. **Las vocalías tendrán la siguiente distribución:**

- a. **Diecinueve vocalías corresponderán a las personas titulares de las Consejerías de las Comunidades y Ciudades Autónomas que tengan atribuidas las competencias en materia de movilidad y transportes.**
- b. **Tantas vocalías como municipios de más de 500.000 habitantes. Estos municipios asistirán representados por sus alcaldes.**
- c. **Tres vocalías corresponderán a representantes de las federaciones autonómicas de municipios y provincias o al organismo que las agrupa.**
- d. **Tres vocalías corresponderán a las tres provincias con menor densidad de**

población, que serán designadas por cada una de las diputaciones provinciales de las mismas.

5. La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

6. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 94

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 14

Texto que se propone

Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

1. Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como instrumento digital del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible bajo la dirección del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. Con él se trata de garantizar la disponibilidad para todas las administraciones y en las condiciones que se establezca reglamentariamente, para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas indicadas desde la Oficina del Dato, integrada dentro de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial.

2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16. **Los operadores de transporte y gestores de infraestructura deberían compartir y/o hacer pública la información concerniente a los datos en tiempo real, datos de venta de entradas y derechos de distribución de entradas**

datos en tiempo real, datos de venta de billetes y derechos de distribución de billetes con el objetivo de facilitar el proveimiento de información y de oferta a los viajeros y mejorar la gestión de la movilidad sostenible. Dicha información también debería poder ser compartida con operadores de otros medios de transporte (bus urbano, autocar, turismo, micro movilidad) con tal de promover la interoperabilidad y promover la gestión integral de medios de transporte. Aquella información que pueda considerarse anónima, también debería ser compartida y/o pública en formato abierto y centralizado para ser utilizado a fines de investigación y/o monitoreo por Organizaciones de la sociedad civil (ONG), centros de investigación, etc

3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes. **Debido a que la movilidad al trabajo es uno de los principales motivos por el que se generan desplazamientos cotidianos y es cuando más se utilizan los modos insostenibles y, además tiene unas peculiaridades propias diferenciales del resto de movilidades debe ser una prioridad incluir información de manera sistemática de esta temática. Una herramienta eficaz será elaborar encuestas periódicas de hábitos de movilidad de las personas trabajadoras.**

4. A los efectos de incorporar los servicios de transporte y movilidad de personas, el EDIM integrará la información recogida en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal al que se refiere el artículo 91.

5. Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, previo informe de la Conferencia Sectorial de Transportes, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de accesibilidad universal. Asimismo, establecerá el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.

6. El EDIM estará a disposición de las administraciones públicas. Asimismo, en los términos de acceso y difusión que se acuerden en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora, así como a los ciudadanos y ciudadanas.

7. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y las entidades locales acordarán, en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, el modo de acceso a sus sistemas de información respectivos para permitir la alimentación de este sistema de información de la manera más rápida y automática posible, y los datos necesarios para su mantenimiento y desarrollo. Del mismo modo, las administraciones locales, autonómicas y estatal, acordarán las condiciones para el acceso y disposición de los datos que formen parte del sistema de información que precisen para el ejercicio de sus competencias.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 95

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 40

Texto que se propone

Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre ~~por carretera y ferrocarril de los~~ **modos peatonal, ciclista, ferroviario y carretero** y los servicios de movilidad.

1. Las administraciones públicas velarán por que ~~los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad~~ **el transporte de personas** constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de ~~cambio de servicio a través de~~ **multimodalidad, mediante** los cuales las personas usuarias puedan completar su ~~ruta~~ **desplazamiento** desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. ~~Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.~~ **del sistema multimodal de transporte, y con billete único válido para todo el territorio estatal que sea incluso útil en los desplazamientos por el resto de los Estados Miembros de la Unión Europea. En las aglomeraciones urbanas deberá existir una autoridad única del transporte público colectivo como son los consorcios de transporte.**

2. Las administraciones públicas velarán por que ~~los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril~~ **las empresas transportistas** faciliten la intermodalidad ~~multimodalidad~~ y el uso combinado de la bicicleta **de los modos peatonal, ciclista, ferroviario y carretero en trayectos los desplazamientos** urbanos e interurbanos

3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad **compartida**.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 96

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 43

Texto que se propone

Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril.

1. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión al ferrocarril en cualquiera de sus formas, entre los municipios que no dispongan de estación de ferrocarril y las estaciones más próximas de ferrocarril convencional o de la red de alta velocidad, con horarios coordinados con los de los servicios ferroviarios, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación.

2. Asimismo, los operadores de transporte ferroviario de personas u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes intermodales que tengan una etapa en transporte ferroviario y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

3. En caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales y los operadores de transporte ferroviario de personas podrán promover estos servicios ~~siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales~~ **con base en los mejores resultados obtenidos, tras el análisis comparativo, para ello se utilizarán datos de información públicos y contrastados**

correspondientes al año inmediatamente anterior, sobre emisión de gases de efecto invernadero del medio de transporte de que se trate.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 97

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 30

Texto que se propone

Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán el desarrollo de modelos territoriales y urbanos de proximidad, a través de una planificación urbana que fomente las ciudades compactas y con usos mixtos del suelo, la proximidad de las personas a las actividades, servicios, dotaciones y lugares de trabajo y de ocio, y la gestión eficiente de la movilidad y los servicios de transporte público urbanos.

Para ello, los instrumentos normativos y técnicos para la planificación urbana respetarán el principio de desarrollo territorial y urbano sostenible establecido por el artículo 3 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre.

2. Para dar cumplimiento a los principios y finalidades, y atendiendo a la eficiencia en términos ambientales y de salud de los modos y medios de transporte, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, velarán por fomentar un sistema de movilidad integrado según el artículo 29.

3. La planificación del espacio urbano ~~tenderá a~~ reforzará el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante

actuaciones como:

a) El ~~reparto equilibrado~~ del espacio urbano **priorizará** ~~entre~~ la movilidad ~~motorizada y~~ no motorizada, **frente a la motorizada**, avanzando en una extensión generalizada del calmado del tráfico en las vías urbanas y la consideración específica de la circulación de vehículos de movilidad personal en relación con la seguridad de todos los usuarios del espacio público.

b) El fomento de la movilidad activa a pie en contraposición al estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.

c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana **y facilitando vías ciclistas segregadas, seguras y conectadas**,

d) La mejora de la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y acomodando el espacio urbano a las necesidades de los diferentes colectivos, en particular de las personas más vulnerables o con discapacidad o movilidad reducida.

e) La creación de entornos escolares y de formación seguros, saludables y sostenibles, fomentando los caminos escolares que permitan al alumnado desplazarse al centro educativo o formativo de forma activa y autónoma, **impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado**.

f) La creación de entornos seguros, sostenibles y saludables en los alrededores de los centros educativos, impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado.

g) También se tendrán en cuenta las necesidades de mobiliario urbano.

4. La planificación del espacio urbano también ~~promoverá~~ **garantizará** la intermodalidad y la movilidad activa mediante actuaciones como:

a) La elaboración de normativa municipal ~~que contemple la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre~~ **donde se recoja el reparto mayoritario de calles (peatonales y estanciales, no aptas para el tráfico) y de vías (aptas para el tráfico a motor) y su diseño diferenciador y las condiciones en que se tolere la entrada de vehículos a motor. A tal efecto se aplicará de manera diferencial la ley de tráfico ([RD L 6/2015](#) y el [art.1.2.c, del RGC](#)) según su aptitud para el tráfico a motor**

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas,

permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada. **En particular, el desarrollo de una red de infraestructuras ciclistas, que será segregada en las vías compartidas con el tráfico a motor de más 30 km/h, que garantice su seguridad, comodidad y rapidez.**

c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

e) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados. **Así mismo, se garantizará la intermodalidad bici+transporte público interurbano, reconociendo la bici como equipaje de mano, así como su estacionamiento en las paradas y estaciones.**

g) La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 98

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Reducción del precio de los títulos multiviaje por parte de los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado.

1. Los usuarios recurrentes para un trayecto con origen-destino determinado de un servicio público de transporte por carretera de competencia de la Administración General del Estado tendrán derecho a una bonificación del 100% del precio del billete en los términos establecidos en los siguientes apartados.
2. Se considerarán usuarios recurrentes a quienes realicen, al menos, 16 viajes al cuatrimestre.
3. Para ser beneficiarios de las condiciones establecidas en el apartado 1, los usuarios deberán registrarse en el lugar que habilite cada empresa concesionaria del servicio que atiende el origen-destino concreto, con el fin de obtener un código único personalizado (en formato QR y/o alfanumérico).
4. Las empresas concesionarias, sin perjuicio de la situación administrativa de la concesión, deberán facilitar el ejercicio de este derecho a través del Sistema de Información de Registro de Datos de Explotación (SIRDE).
5. Por resolución del Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se establecerán las condiciones de comercialización, utilización, vigencia y caducidad de los títulos de viaje, la

limitación en el número de títulos con descuento, u otras limitaciones o condiciones que se consideren necesarias, así como las obligaciones a cumplir por los concesionarios y las necesarias para establecer la operativa necesaria para vincular la aplicación de la gratuidad y los descuentos a unas condiciones de recurrencia mínima en los viajes. El medio de publicación de todos los actos administrativos del procedimiento, surtiendo en todo caso los efectos de notificación, será la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. La condición de la empresa como concesionaria de transporte regular de viajeros por carretera será acreditada mediante certificado emitido por el órgano competente de la Dirección General de Transporte por Carretera expresando dicha circunstancia.

6. Las ayudas previstas en este artículo se financiarán con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

7. Los concesionarios de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado deberán enviar a la Dirección General de Transporte por Carretera la información que ésta le requiera y con la desagregación adecuada, para poder valorar el efecto que haya tenido la implantación de los descuentos en el número de usuarios

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 99

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Reducción del precio de abonos y títulos multiviaje por parte de Renfe Viajeros SME SA.

1. Renfe Viajeros, S.M.E, SA, creará un título multiviaje para los servicios de cada uno de los núcleos de Cercanías y Rodalies de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, con vigencia para cada cuatrimestre natural. Será gratuito para los usuarios recurrentes, sin perjuicio de las condiciones que serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, tal y como se indica en el apartado 7 del presente artículo.

2. Renfe Viajeros, S.M.E, SA, creará un título multiviaje para cada origen-destino de los servicios ferroviarios de Media distancia que se presten tanto por la red de ancho convencional, como por la de ancho métrico declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes, incluyendo el servicio AVANT entre Ourense y A Coruña que se presta sobre la red de ancho convencional, el servicio AVANT entre MadridSalamanca y el servicio de media distancia entre Alicante y Murcia prestado sobre la red de altas prestaciones, con vigencia para cada cuatrimestre natural. Será gratuito para los usuarios recurrentes, sin perjuicio de las condiciones que serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, tal y como se indica en el apartado 7 del presente artículo.

3. Todos los títulos multiviaje de los servicios ferroviarios de AVANT, declarados como obligación de

servicio público así como los servicios de Media Distancia en la relación Murcia-Alicante prestados sobre la red de altas prestaciones, que se regularán por lo recogido en el apartado 2 de este artículo, podrán beneficiarse de la aplicación de un descuento del 50%, con las condiciones que serán establecidas por resolución de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, tal y como se indica en el apartado 7 del presente artículo.

4. Las medidas establecidas en los apartados anteriores serán aplicables directamente a todos los servicios de competencia de la Administración General del Estado, incluidos en el contrato entre Renfe Viajeros, S.M.E, SA, y la Administración General del Estado para la prestación de los servicios de Cercanías, Media Distancia Convencional y de Alta Velocidad, y Ancho métrico.

5. En relación con los servicios que Renfe Viajeros, S.M.E, SA, presta en Cataluña y que son de competencia autonómica, la Generalidad de Cataluña deberá aceptar expresamente la aplicación de las condiciones anteriores para que puedan ser efectivas, mediante escrito remitido antes de que transcurran 20 días hábiles desde la entrada en vigor de la presente norma, por parte del titular de la Consejería con competencias en materia de transporte, a la Dirección General de Transporte por Carretera del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

6. Las limitaciones y condiciones respecto a la aplicación de la gratuidad y los descuentos establecidos en los apartados anteriores, entre otras las condiciones de venta y de utilización, de vigencia y caducidad de los títulos de viaje, la limitación en el número de títulos con descuento, u otras condiciones que se consideren necesarias, así como para establecer la operativa necesaria para vincular la aplicación de la gratuidad y los descuentos a unas condiciones de recurrencia mínima en el viaje se establecerán por Resolución de la Secretaria de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Esta resolución surtirá efecto mediante su publicación en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

7. Las bonificaciones establecidas en este artículo, se financiarán con cargo a los Presupuestos Generales del Estado

8. No resultara de aplicación a lo establecido en este artículo, la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Las subvenciones y ayudas contempladas en el presente artículo no tendrán la consideración, a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, de subvenciones vinculadas al precio de conformidad con lo establecido en el artículo 78.Dos.3.º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, no integrando por tanto la base imponible de operaciones gravadas al citado impuesto.

9. Renfe Viajeros, S.M.E, SA, deberá enviar a la Dirección General de Transporte por Carretera la información que ésta le requiera y con la desagregación adecuada, para poder valorar el efecto que haya tenido la implantación de los descuentos en el número de usuarios del transporte público.

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 14:01:32

Entrada: 5525

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 100

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Establecimiento de un descuento del 100¿% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias y Baleares.

1. En reconocimiento del hecho insular, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, la Comunidad Autónoma de Canarias será beneficiaria de una ayuda por importe de 81 millones de euros, para el establecimiento de un descuento del 100¿% en el precio de los abonos y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias.

2. En reconocimiento del hecho insular, la Comunidad Autónoma de Illes Balears será beneficiaria de una ayuda, para el establecimiento de un descuento del 100¿% en el precio de los abonos y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Baleares.

3. Para la concesión de cada ayuda, en el plazo de 30 días desde la entrada en vigor de presente norma, la Comunidad Autónoma beneficiaria deberá presentar en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, un certificado firmado por el Consejero con competencias en transporte, que acredite que se ha implantado un descuento del 100¿% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas. La presentación de este documento deberá ir acompañada del resto de documentación requerida a las Comunidades Autónomas que se establezcan por orden ministerial del Ministerio de Transportes y

Movilidad Sostenible.

4. La concesión de estas ayudas se otorgará mediante resolución del titular de la Dirección General de Transporte por Carretera. La resolución pondrá fin a la vía administrativa. La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Transporte por Carretera. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por el órgano instructor competente de dicha Dirección General. En caso de que durante la instrucción del procedimiento resultase necesario requerir subsanación o información adicional a los interesados, los plazos establecidos en los artículos 43.2, 68.1, 73.2 y 77.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se reducirán a la mitad.

5. Con la concesión de esta ayuda, la Comunidad Autónoma beneficiaria procederá a compensar proporcionalmente a las administraciones gestoras o empresas gestoras de los servicios de transporte terrestre colectivo correspondientes.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 101

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 34

Texto que se propone

Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, ~~analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso,~~ promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan **que se consideren más adecuadas, salvo informe de inviabilidad**, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los ~~municipios de más de 300.000 habitantes~~ **núcleos urbanos**, en función de las disponibilidades presupuestarias.

Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

~~En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones, salvo cuando no pueda justificarse su necesidad y viabilidad, en el marco de los objetivos definidos en esta ley.~~

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar

el tráfico fluido del transporte público colectivo, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de ~~bajas~~ emisiones **nulas**, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales

3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1 **de este artículo**, centrado en la posibilidad y conveniencia, **salvo razones fundadas que aconsejen lo contrario**, de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido.

En las vías de un solo carril por sentido, o de sentido único, se analizará la introducción de medidas que permitan una convivencia adecuada entre los diferentes modos de transporte, con especial atención a la seguridad de las personas usuarias de bicicleta u otros vehículos de movilidad personal.

4. Las administraciones públicas colaborarán, en la medida en que sus recursos técnicos y presupuestarios lo permitan, para asegurar que las soluciones que se planteen garanticen la continuidad de los carriles entre las vías competencia de distintas administraciones, la gestión dinámica de los mismos, y, en su caso, la continuidad de dichos carriles hasta los intercambiadores de transporte.

5. La autoridad responsable de la regulación del tráfico fijará las condiciones de utilización, dará publicidad a la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles reservados y realizará, en su caso, la gestión dinámica sin perjuicio de las competencias del titular de la vía.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 102

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 45

Texto que se propone

Artículo 45. Principios aplicables a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público.

En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- d) Cohesión social y territorial. **Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.**

e) Transparencia, objetividad y no discriminación.

f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.

g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.

h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

i) Criterios climáticos y ambientales. Se considerará la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.

j) proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 103

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 46

Texto que se propone

Artículo 46. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una «Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público» que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

a) Descripción de la propuesta y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención.

b) Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos del ámbito territorial en el que se proponen las obligaciones de servicio público.

c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.

d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración.

e) Memoria sobre el cumplimiento de las condiciones definidas por el acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere el punto 3.

f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental. **El análisis de rentabilidad socioeconómica dará mayor importancia a las dimensiones social y ambiental de dicho análisis supeditando las decisiones motivadas por criterios económicos a los criterios sociales y ambientales**

2. Reglamentariamente se establecerá la metodología de análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta a la que se refiere el apartado anterior.

3. Por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, se establecerán las condiciones que deban cumplir las propuestas de establecimiento de obligaciones de servicio público para aquellos modos de transporte que se determine, en el marco de las condiciones previstas para los distintos modos de transporte en la normativa europea y en sus normas sectoriales.

4. En el caso de que la propuesta de establecimiento de una nueva obligación del servicio público sea iniciativa de una administración autonómica o local, la elaboración de la «Propuesta de establecimiento de Obligación de Servicio Público» corresponderá a esa administración.

En el caso de entidades locales, para que la propuesta pueda ser tenida en cuenta por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, deberá contar con la conformidad de la administración autonómica correspondiente.

5. La declaración de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Con carácter excepcional, cuando concurren circunstancias especiales en un territorio o en las condiciones de conectividad que así lo justifiquen para el desarrollo económico y social de las poblaciones afectadas, podrán declararse obligaciones de servicio público que, cumpliendo la normativa europea, no cumplan las condiciones del apartado 3, cuando éstas se hubieran adoptado.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 104

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 34

Texto que se propone

Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, ~~analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso,~~ promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan **que se consideren más adecuadas, salvo informe de inviabilidad**, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los ~~municipios de más de 300.000 habitantes~~ **núcleos urbanos**, en función de las disponibilidades presupuestarias.

Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

~~En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones, salvo cuando no pueda justificarse su necesidad y viabilidad, en el marco de los objetivos definidos en esta ley.~~

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar

el tráfico fluido del transporte público colectivo, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de ~~bajas~~ emisiones **nulas**, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales

3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1 **de este artículo**, centrado en la posibilidad y conveniencia, **salvo razones fundadas que aconsejen lo contrario**, de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido.

En las vías de un solo carril por sentido, o de sentido único, se analizará la introducción de medidas que permitan una convivencia adecuada entre los diferentes modos de transporte, con especial atención a la seguridad de las personas usuarias de bicicleta u otros vehículos de movilidad personal.

4. Las administraciones públicas colaborarán, en la medida en que sus recursos técnicos y presupuestarios lo permitan, para asegurar que las soluciones que se planteen garanticen la continuidad de los carriles entre las vías competencia de distintas administraciones, la gestión dinámica de los mismos, y, en su caso, la continuidad de dichos carriles hasta los intercambiadores de transporte.

5. La autoridad responsable de la regulación del tráfico fijará las condiciones de utilización, dará publicidad a la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles reservados y realizará, en su caso, la gestión dinámica sin perjuicio de las competencias del titular de la vía.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 105

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 48

Texto que se propone

Artículo 48. Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, realizará el seguimiento de las obligaciones de servicio público de competencia estatal prestadas por los diferentes operadores, comprobando que se cumplen las condiciones impuestas para garantizar los servicios establecidos.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible realizará el seguimiento de las hipótesis básicas de la «Propuesta para el Establecimiento de Obligación de Servicio Público», especialmente del nivel de demanda y la compensación de la administración, con el objetivo de conocer las desviaciones que puedan producirse con respecto a los estudios realizados en fase de planificación.

Con el resultado de estas comprobaciones se adoptarán las medidas que correspondan, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación general de contratación del sector público y en la legislación sectorial que resulte de aplicación.

2. En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial. **En caso de que la evaluación ex post determine que hay una baja**

demanda de servicios bajo régimen de OSP, se deberán analizar los motivos de la baja demanda con el objetivo de incrementar la demanda

3. Cuando las obligaciones de servicio público se hayan declarado o modificado a iniciativa de otra Administración Pública, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible recabará de la administración proponente la información necesaria sobre su cumplimiento a los efectos de proceder a su evaluación periódica.

4. En los casos en los que dejen de cumplirse las condiciones que motivaron la declaración de las obligaciones de servicio público, el Consejo de Ministros podrá declarar su extinción, una vez finalizada la vigencia del contrato correspondiente.

5. La Administración General del Estado podrá llegar a acuerdos o convenios con las Comunidades Autónomas con respecto a la provisión de los servicios en rutas aéreas peninsulares en las que haya obligaciones de servicio público declaradas, cuando la provisión de tales servicios se realice mediante contratación pública. En particular se podrá establecer mediante convenio entre administraciones cómo se satisfarán las obligaciones financieras asociadas a dicha contratación y a la provisión de los servicios. La gestión del servicio y el control del mismo corresponderá en cualquier caso al Estado, el cual podrá en todo momento suspender temporalmente o extinguir definitivamente la declaración de las obligaciones de servicio público, si éstas dejan de cumplir el objetivo social por el que fueron declaradas.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 106

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 35

Texto que se propone

Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía **alternativas de origen renovable y cero emisiones de gases de efecto invernadero** y otros servicios en aeropuertos.

1. Los aeropuertos incluidos en la Red Transeuropea de Transporte deberán disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad para las aeronaves estacionadas, según el siguiente esquema temporal:

a) Antes del 1 de enero de 2025, en todas las posiciones dotadas de pasarelas en cada uno de los aeropuertos utilizados para operaciones de transporte aéreo comercial.

b) Antes del 1 de enero de 2030 en todos los puestos de campo utilizados para operaciones de transporte aéreo comercial.

Lo establecido en el punto 1.b) no será de aplicación en aeropuertos de la red global de la RTE-T con menos de 10.000 operaciones comerciales de media/año durante los últimos 5 años.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en el sector aéreo, junto con los gestores de infraestructuras aeroportuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica,

analizarán la situación individual de los aeropuertos de interés general para evaluar las necesidades de fomento de la eficiencia energética y electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a las aeronaves estacionadas.

3. Reglamentariamente se podrá ampliar la relación de aeropuertos de interés general que deban disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad y aire acondicionado a las aeronaves estacionadas en las posiciones dotadas de pasarelas.

4. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte aéreo, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sector aéreo y aeroportuario, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a mejorar la eficiencia energética y garantizar la disponibilidad de las fuentes de energía **alternativas cero emisiones** que se consideran prioritarios para su despliegue en los aeropuertos y el suministro al transporte aéreo, tales como la electricidad renovable, el hidrógeno renovable, el biometano y combustible de aviación sostenible (de acuerdo con la definición establecida en la normativa europea de aplicación), o cualquier otro combustible renovable de origen no biológico con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito aeroportuario en los términos establecidos en la regulación europea y nacional de aplicación.

5. De manera complementaria a lo establecido en el párrafo anterior, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a reducir la cantidad de aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación de origen fósil (queroseno), con el objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernaderos diferentes al dióxido de carbono y partículas en suspensión

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 107

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 36

Texto que se propone

Artículo 36. . Uso y suministro de fuentes de energía **alternativas de origen renovable y cero emisiones** en puertos.

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire **y a la reducción de los gases de efecto invernadero** en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, **tendrán la obligación de** promoverán medidas de reducción de las emisiones de **gases de efecto invernadero y de sustancias** contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía **alternativas de cero emisiones de gases de efecto invernadero** a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas.

Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles **alternativos cero emisiones de gases de efecto invernadero** en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.

Además, todos los puertos adoptarán antes de 2035 un estándar de cero emisiones de gases de efecto invernadero en los atraques en los puertos.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para ~~evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible~~ **tomar las medidas necesarias para asegurar el** suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados **de tal manera que en el 2025 este servicio esté asegurado en todas las terminales de pasajeros, en 2030 en las terminales de buques portacontenedores, cargueros y tanqueros y en 2035 en todas las terminales de todos los puertos antes mencionados.**

3. A estos efectos, las fuentes de energía ~~alternativas~~ que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, ~~el gas natural licuado, los biocarburantes sostenibles, en particular los avanzados y gases renovables, y todas aquellas que, teniendo en cuenta una evaluación del ciclo de vida, sean cero emisiones de gases de efecto invernadero~~ con especial énfasis en hidrógeno **obtenido por electrólisis del agua mediante electricidad renovable (hidrógeno verde)** ~~y biometano~~ o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero en el ámbito portuario.

Se establece una cuota mínima obligatoria para 2030 del 6% de uso de electro combustibles cero emisiones de origen renovable para todos los barcos que entren en puertos españoles, con el fin de crear las condiciones de mercado adecuadas y posibilitar la consecución de economías de escala.

4. En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará en su página web la información aportada por la autoridades portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad o combustibles ~~alternativos~~ **de cero emisiones (en base a su análisis de ciclo de vida) de gases de efecto invernadero de origen renovable** a los buques y embarcaciones atracados en puerto, maquinaria y equipos auxiliares, que están disponibles en cada puerto, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía ~~alternativa~~ **cero emisiones de gases de efecto invernadero de origen renovable.**

5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía ~~alternativas~~ **de cero emisiones de gases de efecto invernadero**, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.

El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones **de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero**, cuya estimación se realizará

siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 37.

El plazo para disponer del Plan de despliegue será de ~~veinticuatro~~ **doce** meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 108

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Art. 36 bis. Límite de velocidad en aguas de zona II de puertos.

1. Todo tipo de embarcaciones que entren, salgan o transiten en el espacio que comprende la zona de aguas II (aguas exteriores) de los puertos deberán navegar a una velocidad máxima de diez (10) nudos o a la mínima velocidad de gobierno para evitar la posibilidad de que, en las aguas de influencia portuaria, se produzcan colisiones de embarcaciones con cetáceos con efectos fatales para éstos, así como para ayudar en los esfuerzos encaminados a la reducción del ruido submarino, de los contaminantes atmosféricos y de las emisiones de gases de efecto invernadero. En el sentido de la presente ley, se entenderá por zona de aguas II la definida por el apartado 2.b) del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. A efectos del párrafo anterior las capitanías marítimas y las autoridades portuarias, según corresponda, modificarán las correspondientes Normas para la navegación y seguridad marítima y las Ordenanzas portuarias por las que se establece la regulación de las velocidades máximas de navegación en las aguas de un determinado puerto.

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 14:01:32

Entrada: 5525

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 109

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 37

Texto que se propone

Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la recopilación de información para mejorar el conocimiento de los impactos ambientales del transporte y producidos por las entidades públicas y empresas que presten servicios de transporte o actividades auxiliares o complementarias del transporte. En particular, impulsarán el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen dichas empresas.

2.. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior, **y el de la alternativa que menor nivel de emisiones de gases de efecto invernadero genere**, deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.

3. Además, cuando proceda, el total de la huella de carbono de dichas entidades será inscrito en el Registro de Huella de Carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, u otros similares gestionados por las

administraciones territoriales.

4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance, especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte. Para ello tendrá en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 110

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 38

Texto que se propone

Artículo 38. Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.

1. Sin perjuicio de las competencias de las Administraciones públicas en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica para lograr unos niveles de calidad del aire **de acuerdo con las guías más actualizadas de la OMS** que no supongan efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y de la responsabilidad de los operadores de las actividades económicas o profesionales de prevenir, evitar y reparar los Mercante proporcionarán en el marco de sus competencias, con periodicidad anual, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas debida al tráfico aéreo y marítimo y actividades relacionadas. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, acordarán el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo con los requerimientos previstos en la normativa reguladora del Sistema Español de Inventario (SEI).

2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el Artículo 35 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, así como un plan de reducción **de las emisiones de gases de efecto**

invernadero, ~~que podrá incorporar medidas de compensación de ésta.~~ que tengan por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero.

3. Se podrá dar cumplimiento a estas obligaciones referidas en el apartado anterior sobre la huella de carbono a través de lo establecido en la normativa reglamentaria reguladora del registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono. El Registro incluirá, a través de sus documentos de apoyo y guías, un apartado específico para la actividad portuaria y aeroportuaria.

4. De acuerdo con lo estipulado en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, las autoridades competentes en materia de toma de datos y evaluación de la calidad del aire deberán asegurar la correcta medición y control de la calidad del aire en los entornos portuarios y aeroportuarios, garantizando que los puntos de muestreo cumplan con los criterios de macroimplantación para la protección de la salud recogidos en el Anexo III del citado Real Decreto.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 111

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 39

Texto que se propone

Artículo 39. Sistemas de gestión ambiental y de la energía.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte.

Todos los prestadores de servicios de transporte y gestores de infraestructuras **de transporte, en el plazo de un año desde la aprobación de esta ley, contarán con un sistema de gestión ambiental y energética para sus vehículos e instalaciones. De esta manera, todos ellos** podrán ~~de este modo~~ acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras.

Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero **y habiendo incluido la participación de la representación de las personas trabajadoras.**

2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas

competencias, ~~fomentarán la introducción de~~ **introducirán** requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de servicios o de concesión de servicios de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 112

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO III

Texto que se propone

TÍTULO III

Planificación y gestión de infraestructuras **para el transporte y los** servicios de transporte

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 113

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO III. CAPÍTULO I

Texto que se propone

CAPÍTULO I

Provisión de servicios de transporte terrestre de ~~viajeros de personas y servicios de movilidad~~ en todo el territorio

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 114

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV

Texto que se propone

TÍTULO IV

Financiación estatal de un sistema multimodal de transporte, eficiente, descarbonizado, respetuoso con la biodiversidad, justo e inclusivo.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 115

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la ~~movilidad sostenible en el ámbito urbano~~ **sostenibilidad del transporte público colectivo de personas, urbano e interurbano en las grandes aglomeraciones, ciudades y ámbitos rurales.**

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal para el Sosténimiento ~~de la Movilidad~~ **del Transporte Público Colectivo**, contribuirá en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación del servicio público del transporte público colectivo ~~urbano de viajeros~~ personas reservado a las Entidades Locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte **público** colectivo que operan en el ámbito urbano **e interurbano**, siempre que su gestión esté atribuida a un consorcio del transporte o una entidad supramunicipal, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de

Subvenciones.

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán ~~la red de autobuses, las redes de bicicletas,~~ metros, metros ligeros, ~~ferrocarriles y tranvías,~~ **trenes de cercanías, trenes regionales y autobuses** que operan en el ~~los~~ **ámbitos urbanos y ámbitos rurales**, en los términos que se establecen en esta ley, así como servicios de ~~la llamada~~ **movilidad sostenible y activa** que se incorporen a ~~los~~ **al sistemas de servicio público de movilidad urbana** con carácter intermodal, ~~como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y similares,~~ **multimodal de transporte**, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 116

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 57

Texto que se propone

Artículo 57. Creación del Fondo Estatal ~~de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO- FCPJ).~~
para el Sosténimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ).

1. En aplicación de la disposición adicional quinta del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, se crea el "Fondo Estatal ~~de Contribución a la Movilidad~~ **para el Sosténimiento del Transporte Público Colectivo**, fondo carente de personalidad jurídica" ~~(FECMO-FCPJ)~~ **(FESTPC-FCPJ)** cuyos recursos estarán constituidos ~~exclusivamente~~ por las cantidades que anualmente se establezcan en el crédito destinado a la aportación al mismo, que se recoja en los Presupuestos Generales del Estado, y **que** ~~sele~~ podrán incrementarse por otros ingresos provenientes de impuestos u otros tributos según se determine en las correspondientes normas con rango de ley, **entre ellos por los especificados en el Artículo 57 bis.** La dotación anual del fondo se determinará previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y se destinará a atender el cumplimiento de los objetivos previstos en esta ley.

2.El ~~FESMO-FCPJ~~ **FESTPC-FCPJ** estará adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este departamento ministerial publicará anualmente la relación de acciones financiadas con cargo al mismo.

3. El ~~FESMO-FCPJ~~ **FESTPC-FCPJ** se regirá por lo dispuesto en esta ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en cuanto a su régimen de presupuestación, contabilidad y control, por lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

4. La gestión y dirección del Fondo corresponderá a un Consejo rector adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, que presidirá el Consejo Rector. Su presidente tendrá la consideración de cuentadante a que se refiere el artículo 138 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. Por orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se determinará su composición, funciones y normas de funcionamiento.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 117

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.

b) Estudio de rentabilidad económica, ~~social y ambiental~~ y, ~~en su caso,~~ financiera **y de su impacto social, ambiental y territorial. En ambos casos deberá analizarse de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero**

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

Los resultados de este análisis deben ser públicos y estar fácilmente accesibles en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como incorporarse al

procedimiento de información pública de la evaluación ambiental del proyecto.

2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación ex post de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3.

Deben realizarse cuanto antes evaluaciones ex post de proyectos ya realizados, en especial aquellos de infraestructuras similares a las que se estén planteando acometer, y las conclusiones incorporarlas a los estudios a los que se hace referencia en el punto 1 anterior.

Las evaluaciones deben llevarse a cabo por una autoridad independiente, no por el promotor. La AIReF podrá analizar de forma discrecional estas evaluaciones, para garantizar su calidad y objetividad.

Todas estas evaluaciones deben ser públicas y estar disponibles a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará por orden ministerial una metodología para cada una de las evaluaciones mencionadas en los apartados 1 y 2, que contemple las mejores experiencias internacionales y académicas, y sea acorde con la empleada por la Unión Europea, prestando especial atención a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes. Esta metodología incluirá las particularidades sectoriales necesarias y la forma de realizar los correspondientes análisis de sensibilidad.

Asimismo, en el caso de la evaluación de operaciones de integración urbana del ferrocarril, se tendrán en cuenta las particularidades propias de este tipo de actuaciones, incluyéndose criterios específicos a tal fin.

4. Los resultados de las evaluaciones ex ante y ex post a los que se refieren los apartados anteriores serán públicas y sus principales conclusiones se registrarán digitalmente en el módulo de inventario de infraestructuras del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el artículo 14, en las condiciones y con las excepciones que se establezcan reglamentariamente. Este registro tendrá por objeto, entre otros, conocer las desviaciones que puedan producirse para cada tipología de proyecto respecto a los estudios realizados en fase de planificación, especialmente en lo que se refiere al coste de inversión y demanda de la actuación, así como optimizar el proceso de toma de decisiones.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 118

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 53

Texto que se propone

Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, **analizando de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero**, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad socioambiental mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.

2. En relación con las actuaciones en aeropuertos de interés general, el análisis preliminar se llevará a cabo durante la tramitación del Plan Director del aeropuerto correspondiente o de su revisión o modificación, respecto a las actuaciones incluidas en el mismo, teniendo en consideración el potencial aumento de operaciones y su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes **así como en las emisiones acústicas y en la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios y afectados por la actividad asociada al transporte aéreo** y garantizando el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable. Las

inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental.

3. En relación con las actuaciones del ámbito portuario, el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se llevará a cabo en todo caso durante la tramitación del documento de Plan Director de Infraestructuras al que se refiere el artículo 54 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Adicionalmente a lo anterior, para aquellas inversiones que se consideren relevantes desde el punto de vista técnico o económico, pero que no formen parte de un documento de Plan Director de Infraestructuras, la necesidad de contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se recogerá en el momento de incluir dicha actuación en el plan de inversiones de la Autoridad Portuaria correspondiente, y que formará parte del Plan de Empresa al que hace referencia el artículo 55 del texto legal anteriormente mencionado.

4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos incluidos en el anexo II de la presente ley.

5. En relación con las actuaciones a incluir en convenios entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o sus entidades dependientes y otras administraciones o entidades, siempre que estén financiadas o cofinanciadas por dicho Ministerio o sus entidades dependientes, y sin perjuicio de su titularidad, deberán contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental positivo, siempre que se superen los importes establecidos en el anexo II.

6. El contenido del anexo II podrá ser actualizado por orden ministerial, cuando se constate la necesidad de adecuación de los umbrales o la tipología de las actuaciones.

7. Este análisis preliminar contemplará las diversas alternativas, modos de transporte-incluyendo, cuando proceda, la movilidad activa-, previsiones de demanda y efectos económicos, sociales y medioambientales esperados, incluyendo criterios sostenibles de ocupación del suelo, para los diferentes agentes implicados. Se realizará de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 sobre la metodología de los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental.

8. Los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental serán sometidos a los siguientes informes:

a) Las actuaciones correspondientes al apartado 3 se informarán por el Organismo Público Puertos del Estado.

b) Las actuaciones en carreteras del Estado correspondientes a los apartados 4 y 5 se informarán por el Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

c) Para las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal correspondientes a

los apartados 4 y 5 se aplicará lo establecido en el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

9. El Consejo de Ministros, por razones de interés general, podrá autorizar la continuación de aquellos expedientes donde el análisis preliminar no haya alcanzado un resultado positivo. La persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de estas últimas autorizaciones.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 119

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 54

Texto que se propone

Artículo 54. Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.

1. La decisión final sobre la ejecución de una nueva actuación financiada total o parcialmente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o sus entidades dependientes, incluyendo aquellas recogidas en los convenios a suscribir con otras administraciones autonómicas o locales o entidades, sin perjuicio de su titularidad, quedará condicionada a los resultados del estudio de rentabilidad económico, social, ambiental y en su caso financiera, previsto en la normativa sectorial y a cuya metodología se refiere el artículo 52. Los umbrales de rentabilidad mínima exigida se establecerán reglamentariamente. **Los resultados positivos de los parámetros ambientales y sociales de los estudios tendrán mayor peso que los económicos y/o financieros**

2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se aprecia que el estudio de rentabilidad pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo.

En el caso de los aeropuertos de interés general, dicho estudio se llevará a cabo por el gestor aeroportuario, con carácter previo a la aprobación de la actuación correspondiente, solamente en el caso de aquellas actuaciones que, siendo compatibles con el Plan Director, supongan un incremento relevante de capacidad o una modificación funcional operativa substancial.

En el caso de las infraestructuras portuarias, será necesario contar con estudios completos de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, en aquellas actuaciones que hayan sido objeto de un análisis preliminar, en los términos expresados en el artículo 53, así como sobre aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 55.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

3. El Consejo de Ministros, por razones de interés general, podrá autorizar la realización de la actuación que no haya alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo. El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de los Diputados de estas últimas autorizaciones.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 120

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 55

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 121

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA

Texto que se propone

Disposición adicional quinta. Sendas indicativas.

1. En desarrollo del artículo 16 en el contenido mínimo del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, incluirán los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones, **la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y las recomendaciones sobre los valores de emisiones por sustancias de la Organización Mundial de la Salud.**

En ningún caso las sendas e hitos temporales para avanzar en la descarbonización y transformación del sector del transporte y de la movilidad podrán ser inferiores a los objetivos y compromisos asumidos en esta Ley.

2. Estas sendas e hitos orientarán la planificación sectorial y la definición de políticas por parte de las administraciones públicas, y serán la referencia para el establecimiento de indicadores bajo el artículo 18 y la evaluación del nivel de cumplimiento de los objetivos en materia de energía y clima.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 122

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA

Texto que se propone

Disposición adicional sexta. Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo.

1. En el plazo de un año desde la aprobación de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elaborará una propuesta de Plan estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, coherente y coordinado con las iniciativas europeas e internacionales en la materia. El Plan será aprobado por el Consejo de Ministros, previo informe de la CDGAE (Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos).

2. Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmosfera, las emisiones acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios **y estableciendo objetivos de reducción de dichos impactos, así como medidas concretas para su consecución en el corto, medio y largo plazo, e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad.** Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante, **así como de entidades de la sociedad civil de referencia en lo que concierne a sostenibilidad en el transporte aéreo.**

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 14:01:32

Entrada: 5525

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 123

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA

Texto que se propone

Disposición adicional octava. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.

1. El Gobierno ~~dispondrá de una~~ **impulsará la** Estrategia o ~~Plan nacional de impulso al uso de la~~ **Estatal por la Bicicleta**, cuya **implementación**, ~~bicicleta, cuya elaboración, implantación~~ seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como finalidad:

a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.

b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.

c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.

2. La Estrategia o ~~Plan~~ **Estatal** incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su

financiación. Asimismo, en dicha Estrategia ~~o Plan~~ se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia **Estatul** ~~o Plan~~ será revisado y actualizado cada 5 años.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia **Estatul** ~~o Plan~~ nacional de impulso al uso de la bicicleta, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. Las administraciones públicas, de forma colaborativa, diseñarán e implementarán una red básica ciclista, de alta calidad, separada del tráfico a motor que conecten ciudades, municipios de interés, principales estaciones de transporte público, y otros destinos atractores de viajes. Estas redes se adecuarán, según convenga, al uso ciclista como modo de transporte, al cicloturismo o al ciclismo deportivo. Las demás administraciones harán lo propio en su ámbito territorial.

En el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicará unas normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras y equipamientos ciclistas que incluirán unos estándares y unos criterios mínimos de calidad que deberán cumplir todas las redes, vías, carriles y sendas ciclistas, así como los aparcamientos de bicicletas y otras medidas de apoyo a la circulación ciclista segura.

El diseño, ejecución y mantenimiento y de las infraestructuras viales se someterá a una evaluación de impacto, contemplada en la directiva 2019/1936, que tenga en cuenta el riesgo para los ciclistas y las medidas a implementar para mejorar su seguridad sin mermar su derecho a circular por dicha vía.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 124

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA

Texto que se propone

Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas **necesarias con el objetivo de alcanzar una cuota modal del 18% en 2030 respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre; y de, al menos, el 35% en 2040. Para ello, se revisará en las estrategias la estrategia** para el impulso del transporte ferroviario de mercancías **en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley.**

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 125

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera.

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno presentará un estudio de alternativas que analizará las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento y una modernización de la Red de Carreteras del Estado, adaptándola a la electromovilidad y fomentando la digitalización.

El mecanismo de financiación procurará basarse en un sistema de pago por uso de, al menos, las carreteras de altas prestaciones de la Red de Carreteras del Estado, que tenga en cuenta criterios de equidad territorial, seguridad vial, y sostenibilidad ambiental, incluyendo de forma prioritaria descuentos a los vehículos eléctricos cero emisiones

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 126

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos.

El Gobierno llevará a cabo una política de recuperación y generación de nuevas conexiones con los países europeos de su entorno, con especial atención a los horarios nocturnos que faciliten la sustitución de los desplazamientos en avión entre ciudades europeas.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 127

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Obligación de ofrecer información comprensible a las personas usuarias.

Toda contratación pública relativa a la prestación de servicios de movilidad de uso ciudadano requerirá la inclusión de una evaluación específica de la información a ofrecer a las personas usuarias, de forma comprensible, sobre los trayectos, billeteaje, horarios, recorridos y posibilidades de intermodalidad.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 128

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Prioridad a las infraestructuras de transporte público.

A partir de la entrada en vigor de esta Ley, todas las Administraciones públicas quedan obligadas a incorporar, en todos los instrumentos de planificación y desarrollo de nuevas infraestructuras viarias al servicio de la movilidad privada, un estudio específico acreditativo de la imposibilidad de resolver la misma conexión mediante infraestructuras de transporte público. La falta de acreditación de esa imposibilidad impedirá la aprobación definitiva de los instrumentos.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 129

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Zonas de bajas emisiones.

1. En un plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley se modificará el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. de tal modo que establezca con carácter obligatorio los criterios y requisitos mínimos comunes que deben tener las zonas de bajas emisiones a nivel estatal para asegurar su eficacia como herramienta crucial en la reducción del CO2 del sector de la movilidad-transporte y su implantación con criterios homogéneos en las ciudades.

En la modificación del Real Decreto se establecerá con claridad la obligación de determinar inicialmente en cada una de las

respectivas zonas de bajas emisiones un nivel de ambición suficientemente alto respecto a la reducción de las emisiones de CO2 y de las demás formas de polución, que se pueda considerar como un punto de partida a partir del cual las ciudades puedan ir más rápido y más lejos.

Además, el Real Decreto modificado incluirá un mecanismo de revisión al alza que permita reforzar cada cierto tiempo las restricciones de acceso de los vehículos más contaminantes hasta conseguir llegar al nivel de emisiones cero.

Así mismo, se unificará en el Real Decreto los criterios de tipología de vehículos que pueden

acceder a las zonas de bajas emisiones, para lo que utilizará la nueva clasificación ambiental de los vehículos en virtud de sus emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos que se determina en la Disposición Adicional 18^a.

2. El uso general de las zonas de bajas emisiones se realizará por los vehículos que determine cada municipio atendiendo a la clasificación ambiental vigente, pudiendo circular libremente por estas zonas.

La circulación por las zonas de bajas emisiones, de vehículos que no se incluyan en la selección realizada por parte del municipio para el uso general de las zonas de bajas emisiones, será considerada un aprovechamiento especial del dominio público, al permitirse la circulación pese al nivel de contaminación que genere el vehículo. Este aprovechamiento especial podrá ser gravado por el municipio mediante la aplicación de la correspondiente tasa, sin perjuicio de las excepciones que puedan establecerse en función de la propiedad del vehículo o su vinculación a ciertos servicios públicos.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 130

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Financiación del transporte público.

En el plazo de seis meses de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno debe elaborar una Estrategia de financiación del transporte público, a presentar ante la Conferencia Sectorial de Transportes a efectos de tener en consideración las propuestas de las Comunidades autónomas y acordar un esquema estable y a largo plazo que pueda implicar a todos los agentes concernidos por la materia.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 131

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Artículo 57 (Bis) Financiación del Fondo Estatal para el Sosténimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ)

1. Este Fondo estará financiado por la recaudación de impuestos de una nueva fiscalidad ecológica con impuestos como:
 - a. Impuesto sobre hidrocarburos, que se modificará con una subida impositiva al diésel para equiparlo al tipo aplicado a la gasolina.
 - b. impuesto sobre el queroseno y cualquier combustible fósil utilizado en aviación.
 - c. impuesto sobre cualquier combustible fósil utilizado en el transporte marítimo.
 - d. Impuesto de matriculación, que se modificará de tal modo que desincentive la compra de vehículos más contaminantes y en función de su volumen y peso.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 132

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 58

Texto que se propone

Artículo 58.. Asignación de recursos del Fondo Estatal ~~de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ)~~ **para el Sostenimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ).**

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire,

protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

d) Financiar proyectos:

- de diseño, creación y mantenimiento de espacios públicos con accesibilidad universal y de calidad, diferenciando claramente calles de vías y éstas según sean de destino (barrio) o de paso.
- orientados a lograr una oferta de calidad de transporte público (incluida la bicicleta pública) que dé respuesta a las necesidades de toda la población vinculada (residente y visitante).
- de apoyo a los planes de transporte de empresas (incluidos las propias administraciones y sus entes públicos) y planes de movilidad a centros escolares.
- orientados a la aplicación de las medidas de seguridad que erradiquen la siniestralidad grave.
- para la creación de aparcamientos disuasorios y la dotación de aparcamientos de corta duración.

- de impulso y apoyo a la mesa y foros de movilidad y a los procesos participativos de calidad.

2. La asignación de los recursos del Fondo se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 60 en lo relativo a los costes operativos, y atendiendo al orden de prioridad que se recoge en el apartado 1.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 133

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 61

Texto que se propone

Artículo 61. Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos.

1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano de viajeros no podrán superar la cuarta parte de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados. **Tampoco podrán ser inferiores al 15% del importe total.**

2. Al menos el 75 % de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por las personas usuarias, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. Los ingresos procedentes de las tarifas abonadas por las personas usuarias deberán cubrir como mínimo el 25 % de los costes operativos. Este requisito se aplicará globalmente al conjunto de ingresos, pudiendo existir tarifas sociales por las que determinados grupos de personas usuarias abonan tarifas inferiores o servicios específicos en los que la cobertura por ingresos procedentes de tarifas resulte inferior a este 25%.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 134

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 62

Texto que se propone

Artículo 62. Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana.

1.. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá aprobar periódicamente, con cargo al Fondo Estatal ~~de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ)~~ **para el Sosténimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC- FCPJ)**, convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana con criterios de concurrencia competitiva, **siempre que estos proyectos promuevan una transformación de la escena urbana y/o avancen hacia criterios de movilidad urbana de cero emisiones.**

2. Mediante Orden del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se aprobarán las bases reguladoras de estas subvenciones, que tendrán en cuenta los principios y objetivos de esta ley. Las ayudas se tramitarán por el procedimiento ordinario establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 135

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO IV. ARTÍCULO 94

Texto que se propone

Artículo 94. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

1. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, y como una de las secciones del Consejo Superior de Movilidad Transportes Sostenibles, se constituirá la Sección Transversal de Formación y Capacitación que desarrollará una función permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, con el fin de proporcionar respuestas efectivas a las necesidades de formación y recualificación de la población activa, y para anticiparse a los cambios y responder a la demanda de mano de obra cualificada que se pueda producir, contribuyendo así al desarrollo profesional y personal de los personas trabajadoras y a la competitividad de las empresas.

2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas **y con la participación de los agentes sociales.**

3. En todo caso, corresponderán a esta Sección las siguientes actuaciones:

a) Análisis de la situación de la Formación Profesional Dual y de la Mención Dual en las enseñanzas universitarias oficiales en el ámbito del transporte y la movilidad y propuestas de mejora para su

funcionamiento.

b) La identificación de las carencias y necesidades formativas concretas de las personas trabajadoras, a partir de un análisis de su perfil profesional, de forma que puedan adquirir las competencias necesarias para, **bajo los criterios de la transición justa**, evitar los desajustes con los requerimientos del sistema productivo, así como la identificación de las figuras formativas a través de las que deberían canalizarse estas necesidades.

c) La detección periódica de las necesidades de adaptación de los programas formativos a la sociedad, el empleo y de la economía en general y en concreto a los aspectos relativos a la movilidad segura, sostenible y conectada, para adecuarlos a los avances del conocimiento, así como a los cambios y nuevas exigencias de su ámbito local, de la sociedad española y del contexto europeo e internacional.

d) La elaboración de un informe bienal que recogerá, al menos, la identificación de las ocupaciones con mejores perspectivas de empleo, las necesidades formativas de las personas trabajadoras y autónomos y las recomendaciones concretas, que podrán ser referentes de la programación de la oferta formativa dirigida a las personas trabajadoras ocupadas y desempleadas.

e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorias de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.

f) La elaboración de un plan de formación sobre movilidad accesible.

4. Los resultados de las actividades señaladas anteriormente se someterán a informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y se remitirán al Ministerio de Trabajo y Economía Social, al Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes y al Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, para su consideración.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 136

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA

Texto que se propone

Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de "Cercanías", "Media Distancia Convencional", "Alta Velocidad Media Distancia (Avant)" y "Ancho Métrico", Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018 - 2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la **modificación**, reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público, **así como la implementación de alternativas de gestión ferroviaria que conlleven un mejor servicio**, y en **su caso** proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios. **Igualmente, el Ministerio fijará un procedimiento específico para la solicitud de implantación de nuevos servicios ferroviarios que permitan atender las necesidades señaladas.**

2.

La propuesta de reducción, supresión **o nueva implantación** de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción, ~~o~~ supresión **o nueva implantación** del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan, **incluyendo las externalidades de los diversos medios de transporte. La solicitud de supresión del servicio deberá ir acompañada de una propuesta de implementación alternativa que iguale o mejore la eficiencia energética y el impacto positivo social y medioambiental del servicio a suprimir.**

3.Independientemente de si el servicio sobre el que se solicita la reducción o supresión **o nueva implantación** afecta a **una o** varias Comunidades autónomas, ~~todas~~ **aquella o aquellas que estén afectadas** deberán manifestar su conformidad. **Un posicionamiento contrario paralizará automáticamente la solicitud y el servicio no podrá verse afectado por otra en los tres años siguientes.**

4. Si el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible considera justificada la propuesta, podrá participar en la financiación de los nuevos servicios propuestos con el límite del coste de compensación de los servicios que se suprimirían, descontado el importe de los ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En tal caso, previo trámite de audiencia a la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., se podrá llevar a cabo una modificación del Contrato referido en el apartado 1 de esta disposición transitoria por el procedimiento previsto en el propio contrato, en la que se procurará el mantenimiento del equilibrio económico financiero del contrato, teniendo en cuenta las inversiones pendientes de amortizar y las alegaciones formuladas por Renfe Viajeros, SME, S.A.

De igual forma, se dará trámite de audiencia a los administradores generales de infraestructuras titulares de las estaciones afectadas por la reducción o supresión de servicios al objeto de la valoración económica que esta medida supondría a efectos de cánones ferroviarios y amortizaciones pendientes sobre inversiones que se hubieran llevado a cabo para el mantenimiento de los servicios financiados.

A tal efecto, los Presupuestos Generales del Estado del año siguiente incluirán la partida correspondiente y se firmará un Convenio con la comunidad autónoma o Comunidades Autónomas afectadas, para comprometer esta financiación por un plazo máximo de 5 años, prorrogables hasta el final del contrato firmado entre la AGE y Renfe.

5. El conjunto de estas actuaciones no deberá suponer en ningún caso un aumento global del gasto público.

6. Las personas empleadas por las empresas operadoras de transporte ferroviario de viajeros declarado obligación de servicio público de competencia estatal que tengan encomendadas las funciones de control e inspección de títulos de transporte de viajeros, en los actos de servicio y en los actos motivados por estos, tendrán la consideración de agentes de la

autoridad en relación con el ejercicio de sus funciones de vigilancia inmediata de la observancia en el control de la posesión por los viajeros de un título válido de transporte.

Dichas personas deberán ejercer las correspondientes funciones inspectoras y habrán de dar cuenta de las infracciones detectadas a los órganos administrativos competentes

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 137

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 95

Texto que se propone

Artículo 95. Transporte de mercancías.

1.El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

2. Las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias y a través de la interlocución con las empresas del sector llevarán a cabo las acciones necesarias para asegurar la intermodalidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través, entre otras, de la renovación de flotas mediante la utilización de vehículos eléctricos a batería o propulsados por hidrogeno verde.

3. Asimismo, se garantizará que los servicios de recogida y entrega de última milla se realizarán bajo el criterio de cero emisiones a partir de 2030 en los municipios de más de 20.000 habitantes; y en todos independientemente de su número de habitantes a partir de 2035.

4. Se determinan los siguientes objetivos para la descarbonización de la flota de camiones a nivel estatal:

a) Para todos los camiones de transporte de mercancías por carretera: un objetivo de emisiones de CO2 del -100% a alcanzar a más tardar en 2035.

b) Para los camiones vocacionales, es decir aquellos no empleados en el transporte de mercancías, un objetivo de emisiones de CO2 del -100% a alcanzar a más tardar en 2040.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 138

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL SÉPTIMA. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Texto que se propone

Disposición final séptima. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 43 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 43.

Las Administraciones públicas territoriales y las personas y entidades particulares nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea, deberán obtener una autorización previa, de acuerdo con las condiciones que determine el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, para construir o participar en la construcción de aeropuertos de interés general.

Las propuestas de nuevos aeropuertos de interés general **únicamente serán admisibles con carácter excepcional en aquellos casos que puedan tenerse en cuenta** justificarse en sólidas y **probadas** razones de interés general, **necesidad perentoria para garantizar la** movilidad de la ciudadanía y cohesión económica, ambiental, social y territorial, y de complementariedad con los aeropuertos en funcionamiento y la red ferroviaria de alta velocidad. ~~teniendo en consideración, en particular,~~ **Se tendrán en particular consideración los impactos de la nueva infraestructura en términos de emisiones** de gases de efecto invernadero, y otros contaminantes **atmosféricos**,

emisiones acústicas y afecciones a los ecosistemas y la biodiversidad de las zonas próximas al aeropuerto y de la región en su conjunto. El análisis de los potenciales impactos debe incluir las operaciones en tierra, las operaciones aéreas gestionadas por el aeropuerto y todos los posibles impactos inducidos por la infraestructura, como movilidad a/desde el aeropuerto, desarrollos logísticos próximos, etc.

La existencia de problemas medioambientales en el territorio propuesto para la construcción del aeropuerto, o la posibilidad razonable de que aquella pueda provocarlos supondrá la denegación por defecto de cualquier propuesta. Igualmente, El Ministerio denegará cualquier propuesta cuando otros modos de transporte proporcionen niveles adecuados de servicio.

La autorización prevista en el primer párrafo, se emitirá previo análisis riguroso de la solvencia técnica, económica y financiera del promotor, y de la viabilidad económica, ~~ambiental~~ y financiera del nuevo aeropuerto, **la necesidad real en términos de movilidad para la población y la existencia de alternativas de transporte terrestre, y los impactos sociales, ambientales y climáticos de la infraestructura.** a cuyo efecto el promotor tendrá que aportar un plan de negocio de la explotación del mismo con el alcance que determine dicho Ministerio.

En tales casos, podrán conservar la propiedad del recinto aeroportuario y participar en la explotación de las actividades que dentro del mismo se desarrollen en los términos que se establezcan.»

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 139

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

BELARRA URTEAGA, IONE

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VIII. ARTÍCULO 106

Texto que se propone

Artículo 106. Cuantía de las sanciones.

1.Las infracciones graves serán sancionadas con multas de ~~2.001 a 6.000~~ **de 12.001 a 50.000** euros.

2.Las infracciones leves serán sancionadas con multas de ~~101 a 2000~~ **hasta 12.000** euros.

3. La cuantía de las sanciones establecidas en los apartados anteriores se graduará atendiendo, en cada caso, a la propia gravedad de la infracción, a la naturaleza de los daños y perjuicios causados y a la conducta anterior de los infractores.

Justificación

Mejora técnica

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 140

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

En todo el Proyecto

Texto que se propone

Sustituir «Sistema Nacional de Movilidad Sostenible» por «Sistema Estatal de Movilidad Sostenible»

Substituír «Sistema Nacional de Mobilidade Sustentábel» por «Sistema Estatal de Mobilidade Sustentábel»

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 141

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

V

«En concreto, en la sección 1.^a se establece el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) y la posibilidad de que las CCAA, dentro de sus competencias, establezcan normas semejantes para la planificación de movilidad sostenible en sus respectivos territorios. equivalente para las Comunidades Autónomas y se recogen obligaciones para la elaboración de planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo.»

«En concreto, na sección 1.^a establécese o Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM) e a posibilidade de que as CCAA, dentro das súas competencias, establezan normas semellantes para a planificación de mobilidade sustentábel nos seus respectivos territorios. equivalente para as Comunidades Autónomas e recóllense obrigas para a elaboración de plans de mobilidade sustentábel de entidades locais, para grandes centros de actividade e plans de mobilidade sustentábel ao traballo.»

Justificación

Respeto competencial

Respecto competencial

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 142

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

«Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio, **de común acuerdo con las CCAA respectivas**, deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Se trata de materializar que el derecho a la movilidad sostenible no debe limitarse al acceso al transporte público ni a una visión centrada en las infraestructuras, sino que se deben utilizar todos los mecanismos e instrumentos disponibles para permitir satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de disponer de un vehículo privado motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos. **A pesar de lo anterior, habrá que seguir manteniendo un criterio de compensación de los déficits históricos existentes en determinados territorios en materia de infraestructuras hasta lograr un equilibrio en la dotación de medios y conexiones para una adecuada movilidad, priorizando la implantación de servicios ferroviarios de cercanías y para el transporte de mercancías allí donde todavía no existen**»

«As solucións de mobilidade que se implanten en cada territorio, **de común acordo coas CCAA respectivas**, deberán ser as máis adaptadas ás súas necesidades. Trátase de materializar que o dereito á mobilidade sostible non debe limitarse ao acceso ao transporte público nin a unha visión centrada nas infraestructuras, senón que se deben utilizar todos os mecanismos e instrumentos dispoñibles para permitir satisfacer as necesidades de mobilidade dos cidadáns e cidadás sen necesidade de dispoñer dun vehículo privado motorizado, e cun uso eficiente dos recursos públicos.

A pesar do anterior, haberá de seguir manténdose un criterio de compensación dos déficits históricos existentes en determinados territorios en materia de infraestruturas ata lograr un equilibrio na dotación de medios e conexións para unha adecuada mobilidade, priorizando a implantación de servizos ferroviarios de proximidade e para o transporte de mercadorías alí onde aínda non existen.»

Justificación

El cambio de criterio no puede suponer un impedimento para alcanzar los niveles mínimos en materia de nuevas infraestructuras y modernización de las ya existentes en aquellos territorios en los todavía hay un grave déficit que impide una adecuada promoción de la movilidad sostenible. Así, por ejemplo, para apostar por una movilidad sostenible en Galiza es necesario implantar en primer lugar los servicios de cercanías ferroviarias todavía inexistentes

O cambio de criterio non pode supor un impedimento para alcanzar os niveis mínimos en materia de novas infraestruturas e modernización das xa existentes nos territorios en que aínda hai un grave déficit que impide unha adecuada promoción da mobilidade sustentábel. Así, por exemplo, para apostar por unha mobilidade sustentábel na Galiza é necesario implantar en primeiro lugar os servizos de cercanías ferroviarias aínda inexistentes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 143

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

«Mención específica requiere la necesidad de impulsar soluciones de movilidad en las zonas rurales o de baja densidad de población como parte de la acción pública necesaria para luchar contra la diferencia de oportunidades que pueden existir en el ámbito rural y como mecanismo fundamental para contribuir a la cohesión territorial. En este sentido, ~~se plantea la posibilidad de que el Estado participe en la financiación de este tipo de soluciones cuando afecten a territorios afectados por el reto demográfico, en las condiciones que se establezcan reglamentariamente. El Estado debe financiar soluciones de movilidad sostenible y la recuperación y modernización del transporte ferroviario, especialmente en los territorios afectados por el reto demográfico, de común acuerdo en su diseño con las CCAA.~~ Además, con el objetivo de situar a las personas en el centro de las decisiones de política pública, se establece la necesidad de que el sistema de transportes y movilidad sea un sistema integrado, preferentemente configurado en red, **no radial y que permita la conexión interna de las CCAA, respetando siempre las competencias de sin perjuicio de las administraciones competentes sobre los distintos servicios.»**

«Mención específica require a necesidade de impulsar solucións de mobilidade nas zonas rurais ou de baixa densidade de poboación como parte da acción pública necesaria para loitar contra a diferenza de oportunidades que poden existir no ámbito rural e como mecanismo fundamental para contribuír á cohesión territorial. Neste sentido, ~~exponse a posibilidade de que o Estado participe no~~

~~financiamento deste tipo de solucións cando afecten a territorios afectados polo reto demográfico,~~
~~nas condicións que se establezan regulamentariamente.~~ **O Estado debe financiar solucións de**
movilidade sustentábel e a recuperación e modernización do transporte ferroviario,
especialmente nos territorios afectados polo reto demográfico, de común acordo no seu
deseño coas CCAA. Ademais, co obxectivo de situar ás persoas no centro das decisións de política
pública, establécese a necesidade de que o sistema de transportes e mobilidade sexa un sistema
integrado, preferentemente configurado en rede, **non radial e que permita a conexión interna das**
CCAA, respectando sempre as competencias ~~de sen prexuízo das administracións competentes~~
sobre os distintos servizos.»

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 144

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VI

«Además, se destaca la posibilidad de utilizar cualquier figura jurídica prevista en la normativa de contratos en aquellos servicios de transporte o de movilidad sostenidos con fondos públicos, así como la utilización de subvenciones o ayudas públicas. Asimismo, se reconoce la posibilidad de incluir la gestión integrada de servicios de movilidad o de infraestructuras vinculadas a los servicios.

Se incluye el compromiso de establecer servicios ferroviarios, especialmente de transporte de viajeros de cercanías y de mercancías, allí donde no existan todavía.»

«Ademais, destácase a posibilidade de utilizar calquera figura xurídica prevista na normativa de contratos naqueles servizos de transporte ou de mobilidade sostidos con fondos públicos, así como a utilización de subvencións ou axudas públicas. Así mesmo, recoñécese a posibilidade de incluír a xestión integrada de servizos de mobilidade ou de infraestruturas vinculadas aos servizos.

Inclúese o compromiso de establecer servizos ferroviarios, especialmente de transporte de viaxeiros de proximidade e de mercadorías, alí onde non existan aínda.»

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 145

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VI

«Uno de estos principios básicos es el de ~~corresponsabilidad en la financiación de las~~ **establecer unos servicios públicos de transporte tanto por carretera como ferroviarios en todas las CCAA que, especialmente en las CCAA con déficit en materia de infraestructuras, deberá ser financiado por el Estado.** ~~obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal en el sentido de que cuando la administración territorial proponente de estas obligaciones no sea el Estado, aquella deberá financiar su establecimiento, así como el incremento de frecuencias o la modificación que soliciten de sus características y que impliquen un mayor coste.»~~

«Un destes principios básicos é o de ~~corresponsabilidade no financiamento das~~ **establecer uns servizos públicos de transporte tanto por estrada como ferroviarios en todas as CCAA que, especialmente nas CCAA con déficit en materia de infraestructuras, deberá ser financiado polo Estado.** ~~obligacións de servizo público en transportes de competencia estatal no sentido de que cando a administración territorial proponente destas obrigacións non sexa o Estado, aquela deberá financiar o seu establecemento, así como o incremento de frecuencias ou a modificación que~~

~~soliciten das súas características e que impliquen un maior custo.»~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 146

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VI

«Además, se establecen reglas específicas para los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal que consagran la senda de flexibilización y eficiencia en la prestación de estos servicios, configurados hasta el momento, en todo caso, como servicios públicos de titularidad estatal y respecto de los cuales, las novedades que introduce este título, así como la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) operada por la disposición final cuarta, abren la puerta a una mayor racionalización de los servicios de competencia estatal y a la posibilidad de que ciertos tráficos puedan prestarse en régimen de libre competencia. **Medidas estas que, en ningún caso, pueden suponer la eliminación de paradas o la reducción de los servicios de transportes existentes, especialmente en el caso de las zonas y poblaciones del ámbito rural.**»

«Ademais, estabelécense regras específicas para os servizos de transporte regular de persoas por estrada de uso xeral de competencia estatal que consagran a senda de flexibilización e eficiencia na prestación destes servizos, configurados ata o momento, en todo caso, como servizos públicos de

titularidade estatal e respecto aos cales, as novidades que introduce este título, así como a modificación da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres (LOTT) operada pola disposición final cuarta, abren a porta a unha maior racionalización dos servizos de competencia estatal e á posibilidade de que certos tráfico poidan prestarse en réxime de libre competencia. **Medidas estas que, en ningún caso, poden supoñer a eliminación de paradas ou a redución dos servizos de tranportes existentes, especialmente no caso das zonas e poboacións do ámbito rural.»**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 147

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VI

«De esta manera, se establecen ~~condiciones~~ **obligaciones mínimas** en cuanto a su origen y destino, paradas intermedias y tráficos intermedios que ~~puedan de~~ ser concurrentes con otros autonómicos, **se podrá negociar su establecimiento con las CCAA asegurando siempre el mantenimiento de un transporte público adecuado con horarios suficientes.** Por otro lado, las relaciones de movilidad cotidiana entre poblaciones de distintas Comunidades Autónomas ~~no atendidas por servicios de competencia estatal,~~ serán satisfechas por ~~aquellas~~ el Estado mediante los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y las ciudadanas, **siempre de común acuerdo con las CCAA afectadas** ~~que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.»~~

«Desta forma, estabelécense ~~condiciones~~ **obrigas mínimas** en canto á súa orixe e destino, paradas intermedias e tráficos intermedios que ~~peidan de~~ ser concorrentes con outros autonómicos,

poderase negociar o seu establecemento coas CCAA asegurando sempre o mantemento dun transporte público adecuado con horarios suficientes. Doutra banda, as relacións de mobilidade cotiá entre poboacións de distintas Comunidades Autónomas ~~non atendidas por servizos de competencia estatal~~, serán satisfeitas por aquelas o Estado mediante os servizos de transporte ou de mobilidade que mellor se axusten ás necesidades dos cidadáns e as cidadás, **sempre de común acordo coas CCAA afectadas** ~~que se dean as circunstancias previstas no artigo 4 da Lei Orgánica 5/1987, de 30 de xullo, de Delegación de Facultades do Estado nas Comunidades Autónomas en relación cos transportes por estrada e por cable.»~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 148

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VI

«La disposición transitoria segunda fija el plazo para establecer un nuevo mapa concesional de servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, integrado por el conjunto de servicios de competencia estatal, ~~ajustado a los nuevos principios de la ley~~, que **no supondrá en ningún caso la eliminación de paradas y rutas existentes.**»

«A disposición transitoria segunda fixa o prazo para establecer un novo mapa concesional de servizos de transporte regular de persoas por estrada de competencia estatal, integrado polo conxunto de servizos de competencia estatal, ~~axustado aos novos principios da lei~~, que **non suporá en ningún caso a eliminación de paradas e roteiros existentes.**»

Justificación

Mejora



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 15:49:10

Entrada: 5535



Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 149

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VI

«Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, proporcione la mayor conectividad posible, **asegurando una cobertura de transporte público adecuado y sin que, en ningún caso suponga la eliminación de las paradas y líneas actualmente existentes** ~~permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y se justifique la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.~~»

«Por todo o anterior, un dos obxectivos da Estratexia de Movilidad Segura, Sustentábel e Conectada do Ministerio de Transportes e Movilidade Sustentábel consiste na elaboración dun novo mapa

concesional de liñas regulares de transporte de persoas por estrada que substitúa ao actual, co obxectivo de que a oferta de transporte público por estrada de competencia estatal axústese mellor ás novas necesidades de mobilidade dos cidadáns e as cidadás, proporcione a maior conectividade posíbel, **asegurando unha cobertura de transporte público adecuado e sen que, en ningún caso supoña a eliminación das paradas e liñas actualmente existentes** ~~permita obter unha maior eficiencia no gasto público asociado ao transporte das administracións públicas e xustifíquese a viabilidade económico financeira das liñas para os operadores de transporte, sobre a base dos novos criterios e prazos que a tales efectos establece a lei.»~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 150

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VI

«Además de la disposición anterior, se incluye otra disposición transitoria cuyo objetivo es mejorar la calidad del gasto público. En la disposición transitoria tercera se hace referencia a los servicios ferroviarios declarados como obligación de servicio público e incluidos en acuerdo por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de personas competencia de la Administración General del Estado en la red ferroviaria de interés general aprobado en el Consejo de Ministros. El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, **cuando el con los horarios, frecuencias y tarifas adecuadas su nivel de utilización es puede ser muy alto** y las administraciones públicas deben fomentar su uso. ~~Sin embargo, no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización: por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja densidad de población. Ninguna sociedad puede permitirse financiar con dinero público trenes que vayan vacíos, porque ello tiene un alto coste de oportunidad (el dinero se podría dedicar a mejores usos para la ciudadanía) y no da respuesta a las necesidades de movilidad. En este sentido,~~ **En los territorios con menos población, los servicios ferroviarios pueden combinarse con otras soluciones de movilidad eficientes y sustentables** para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados,

~~puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes y que faciliten el derecho a la movilidad sostenible de los ciudadanos o ciudadanas de los municipios afectados~~ **de acuerdo con las CCAA competentes.»**

«Ademais da disposición anterior, inclúese outra disposición transitoria cuxo obxectivo é mellorar a calidade do gasto público. Na disposición transitoria terceira faise referencia aos servizos ferroviarios declarados como obrigación de servizo público e incluídos en acordo polo que se establecen as obrigacións de servizo público correspondentes aos servizos de transporte ferroviario de persoas competencia da Administración Xeral do Estado na rede ferroviaria de interese xeral aprobado no Consello de Ministros. O transporte ferroviario é unha fórmula moi eficiente, tanto desde unha perspectiva ambiental como económica, ~~e~~ **cos horarios, frecuencias e tarifas adecuadas o seu nivel de utilización é pode ser moi alto** e as administracións públicas deben fomentar o seu uso. ~~Con todo, non o é no caso de niveis moi baixos de utilización: por iso, non adoita ser a mellor solución para os territorios de baixa densidade de poboación. Ningunha sociedade pode permitirse financiar con diñeiro público trens que vaian baleiros, porque iso ten un alto custo de oportunidade (o diñeiro poderíase dedicar a mellores usos para a cidadanía) e non dá resposta ás necesidades de mobilidade. Neste sentido,~~ **Nos territorios con menos poboación, os servizos ferroviarios poden combinarse con outras solucións de mobilidade eficientes e sustentábeis** para aqueles servizos cunha baixa demanda, ~~exponse a posibilidade de que as Comunidades Autónomas, co acordo dos municipios afectados, poidan solicitar que deixen de prestarse esos servizos, de forma que o importe destinado á compensación dos mesmos no contrato vixente poida financiar outras solucións de mobilidade que resulten máis eficientes e que faciliten o dereito á mobilidade sostible dos cidadáns ou cidadás dos municipios afectados~~ **de acordo coas CCAA competentes.»**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 151

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VII

«Las infraestructuras son la base del sistema de movilidad y logística de un país. Su desarrollo, y las ~~se traduce en~~ mejoras efectivas para las personas usuarias **que introducen, puede debe** ser un instrumento eficaz para contribuir al desarrollo económico, equilibrio territorial y cohesión social.»

«As infraestruturas son a base do sistema de mobilidade e loxística dun país. O seu desenvolvemento, e as ~~tradúcese en~~ melloras efectivas para as persoas usuarias **que introducen, pode debe** ser un instrumento eficaz para contribuír ao desenvolvemento económico, equilibrio territorial e cohesión social.»

Justificación

Mejora

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 15:49:10

Entrada: 5535

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 152

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VII

«La evolución de las infraestructuras de transporte en España se puede considerar un ~~caso de éxito.~~
ejemplo de modelo radial en el que se ha primado el enlace con Madrid y que ha dejado a
muchas áreas del Estado sin una adecuada conexión viaria y de transportes que permita
interconectar pueblos y ciudades. ~~Tras un esfuerzo inversor intenso, sostenido y eficaz, se ha~~
~~superado el retraso del que se partía hace unas décadas, y ahora España dispone de una de las~~
~~redes de infraestructuras de transporte más modernas y completas del mundo, integrada en la red~~
~~supranacional europea de transporte, y que supera en muchos indicadores a los países más~~
~~desarrollados de nuestro entorno. Esto ha permitido abrir España al mundo, aumentar la~~
~~productividad y el PIB per cápita, equilibrar el territorio, y lograr mayores oportunidades para la vida~~
~~de las personas, sin perjuicio de que todavía haya aspectos que corregir o en los que avanzar. Esta~~
~~transformación se ha realizado por gobiernos de diferentes orientaciones políticas y con un alto~~
~~grado de consenso social y político.~~ **Por este motivo, siguen existiendo grandes áreas sin unas**
infraestructuras adecuadas y suficientes y el Estado debe mantener su compromiso para
suplir y compensar esos déficits.»

«A evolución das infraestruturas de transporte en España pódese considerar un ~~caso de éxito~~. **exemplo de modelo radial no que se primou a ligazón con Madrid e que deixou a moitas áreas do Estado sen unha adecuada conexión viaria e de transportes que permita interconectar pobos e cidades.** Tras un esforzo investidor intenso, sostido e eficaz, superouse o atraso do que se partía hai unhas décadas, e agora España dispón dunha das redes de infraestruturas de transporte máis modernas e completas do mundo, integrada na rede supranacional europea de transporte, e que supera en moitos indicadores aos países máis desenvoltos da nosa contorna. Isto permitiu abrir España ao mundo, aumentar a produtividade e o PIB per cápita, equilibrar o territorio, e lograr maiores oportunidades para a vida das persoas, sen prexuízo de que aínda haxa aspectos que corrixir ou nos que avanzar. Esta transformación realizouse por gobernos de diferentes orientacións políticas e cun alto grao de consenso social e político. **Por este motivo, seguen existindo grandes áreas sen unhas infraestruturas adecuadas e suficientes e o Estado debe manter o seu compromiso para suplir e compensar eses déficits.»**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 153

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VII

~~«Es importante tener en cuenta el coste de oportunidad de invertir en un activo que no resulta esencial o que se puede resolver con soluciones mucho más eficientes y de menos coste cuando cabe establecer un diálogo con las CCAA afectadas e identificar en el territorio las necesidades de inversión más apremiantes y que pueden contribuir a un mayor beneficio social.»~~

~~«É importante ter en conta o custo de oportunidade de investir nun activo que non resulta esencial ou que se pode resolver con solucións moito máis eficientes e de menos custo cando cabe establecer un diálogo coas CCAA afectadas e identificar no territorio as necesidades de investimento máis apremiantes e que poden contribuír a un maior beneficio social.»~~

Justificación

Mejora

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 15:49:10

Entrada: 5535

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 154

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VII

«Por todo ello, debe considerarse que, ~~dado el alto volumen de stock de capital acumulado en las últimas décadas en nuestro país, los renadimientos de una inversión adicional en infraestructura pueden ser decrecientes. Esto hace~~ **salvo en contadas áreas y territorios del Estado, no existe la posibilidad de incurrir** en una sobreinversión en infraestructuras, **que siguen siendo necesarias para** ~~lugar de conducir a una mayor prosperidad y desarrollo, reste competitividad al país, al incurrir en costes de oportunidad al drenar recursos de otras inversiones que sí serían más productivas.~~ Además, la inversión en infraestructuras debe tender hacia un modelo adaptado a la nueva realidad. ~~Sin perjuicio de que persistan~~ **Persisten muchas** conexiones y actuaciones de alto impacto pendientes, y ~~sabiendo de la existencia~~ **existen muchos** proyectos concretos que por su rentabilidad económica, social y medioambiental precisan ser acometidos, ~~la necesidad de inversión en obra nueva se atenúa y, por contra, se incrementan las necesidades de mantenimiento y conservación, así como las derivadas de la introducción de tecnología o digitalización o las de adaptación al cambio climático.»~~

«Por todo iso, debe considerarse que, ~~dado o alto volume de stock de capital acumulado nas últimas décadas no noso país, os renadimientos dun investimento adicional en infraestrutura poden ser decrecentes. Isto fai salvo en contadas áreas e territorios do Estado, non existe a posibilidade de incorrer nunha~~ sobreinversión en infraestruturas, **que seguen sendo necesarias para** lugar de conducir a unha maior prosperidade e desenvolvemento, ~~reste competitividade ao país, ao incorrer en custos de oportunidade ao drenar recursos doutros investimentos que si serían máis produtivas.~~ Ademais, o investimento en infraestruturas debe tender cara a un modelo adaptado á nova realidade. ~~Sen prexuízo de que persistan~~ **Persisten moitas** conexións e actuacións de alto impacto pendentes, e sabendo da existencia **existen moitos** proxectos concretos que pola súa rendibilidade económica, social e ambiental precisan ser acometidos, ~~a necesidade de investimento en obra nova se atenúa e, por contra, incrementanse as necesidades de mantemento e conservación, así como as derivadas da introdución de tecnoloxía ou dixitalización ou as de adaptación ao cambio climático .»~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 155

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VII

«Por otro lado, tal y como se ha mencionado anteriormente, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte («spending review»), presentado el 30 de julio de 2020, estableció una serie de propuestas para mejorar la calidad de la inversión pública, entre las que se encuentran la necesidad de evaluación ex ante y ex post del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos, **análisis en el que las necesidades sociales y el deber de garantizar infraestructuras públicas adecuadas y suficientes, especialmente en los territorios con un déficit histórico en esta materia, debe ser prioritario. La rentabilidad económica no puede ser el factor determinante de la inversión pública si no asegurar lo servicios básicos a todos los ciudadanos y ciudadanas que permitan el adecuado desarrollo social y económico.** Además, indica en su recomendación n.º 7 que los proyectos de infraestructura se sometan a una evaluación de su rentabilidad socioeconómica con el objetivo de aportar evidencias al proceso de toma de decisiones.»

«Doutro lado, tal e como se mencionou anteriormente, a Autoridade Independente de Responsabilidade Fiscal, AAI no seu estudo de Avaliación do Gasto Público correspondente ao ano 2019 relativo a Infraestruturas de Transporte («spending review»), presentado o 30 de xullo de 2020, estableceu unha serie de propostas para mellorar a calidade do investimento público, entre as que se atopan a necesidade de avaliación ex ante e ex post do impacto económico, social e ambiental de plans e proxectos, **análises no que as necesidades sociais e o deber de garantir infraestruturas públicas adecuadas e suficientes, especialmente nos territorios cun déficit histórico nesta materia, debe ser prioritario. A rendibilidade económica non pode ser o factor determinante do investimento público se non asegurar o servizos básicos a todos os cidadáns e cidadás que permitan o adecuado desenvolvemento social e económico.** Ademais, indica na súa recomendación n.º 7 ~~que os proxectos de infraestrutura sométanse a unha avaliación da súa rendibilidade socioeconómica co obxectivo de achegar evidencias ao proceso de toma de decisións.»~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 156

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

VIII

«Es, por tanto, evidente, que su trascendencia supera el ámbito estrictamente municipal y su desempeño tiene implicaciones para la sostenibilidad ambiental y la reducción de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos, para la actividad económica general y para la cohesión social y territorial **de las CCAA en las que se encuentran y de la autoorganización de su territorio**. Esta ley trata de dar un importante paso adelante para acelerar la transición hacia un transporte cero emisiones. Por ello, la ley plantea una contribución financiera del Estado al transporte público colectivo urbano de personas, **de acuerdo y en coordinación con las CCAA como autoridad competente para el diseño y organización del transporte incrementando la financiación autonómica**, ~~que promueva una explotación eficiente del servicio de forma coherente en toda España, si bien, teniendo en cuenta las especificidades y condiciones económicas de cada ámbito de prestación, que incentive la corresponsabilidad de las demás administraciones en su sostenibilidad financiera y respetando el ámbito competencial vigente.~~»

«É, por tanto, evidente, que a súa transcendencia supera o ámbito estritamente municipal e o seu

desempeño ten implicacións para a sustentabilidade ambiental e a redución de gases de efecto invernadoiro e contaminantes atmosféricos, para a actividade económica xeral e para a cohesión social e territorial **das CCAA nas que se atopan e da autoorganización do seu territorio**. Esta lei trata de dar un importante paso adiante para acelerar a transición cara a un transporte cero emisións. Por iso, a lei expón unha contribución financeira do Estado ao transporte público colectivo urbano de persoas, **de acordo e en coordinación coas CCAA como autoridade competente para o deseño e organización do transporte incrementando o financiamento autonómico**, ~~que promova unha explotación eficiente do servizo de forma coherente en toda España, aínda que, tendo en conta as especificidades e condicións económicas de cada ámbito de prestación, que incentive a corresponsabilidade das demais administracións na súa sustentabilidade financeira e respectando o ámbito competencial vixente.»~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 157

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que, **dentro de las competencias atribuidas ao Estado en esta materia**, ~~los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas~~ **todas las personas, físicas y jurídicas**, puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

Artigo 1. Obxecto e finalidade da lei.

1. A presente lei ten por obxecto establecer as condicións necesarias para que, **dentro das competencias atribuídas ao Estado nesta materia**, ~~os cidadáns e cidadás, así como as entidades públicas ou privadas~~ **todas as persoas, físicas e xurídicas**, poidan dispoñer dun sistema de mobilidade sustentábel, xusto e inclusivo como ferramenta para lograr unha maior cohesión social e territorial, contribuír a un desenvolvemento económico resiliente e alcanzar os obxectivos de redución de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes e mellora da calidade do aire.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 158

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

2. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales **para la actuación del Estado y orientar su política al que permitan el desarrollo de un sistema público integrado** de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, ~~a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.~~

2. En particular esta lei pretende:

a) Establecer os principios xerais **para a actuación do Estado e orientar a súa política ao que permitan o desenvolvemento dun sistema público integrado** de mobilidade para todos os cidadáns e as cidadás, seguro, sustentábel, accesíbel, inclusivo e dixitalizado, ~~a un custo razoable para o usuario e o conxunto da sociedade.~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 159

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

2. En particular esta ley pretende:

(...)

b) ~~Facilitar la existencia de~~ **Poner en funcionamiento** un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente, **así como un transporte de cercanías ferroviarias para el transporte de personas, especialmente en los territorios en que este no existen todavía.**

2. En particular esta lei pretende:

(...)

b) ~~Facilitar a existencia de~~ **Pór en funcionamento** un sistema de transportes multimodal de mercadorías e loxística eficiente, sustentábel e resiliente, **así como un transporte de proximidade ferroviario para o transporte de persoas, especialmente nos territorios en que este non existe aínda.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 160

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

2. En particular esta ley pretende:

c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos, **la financiación y los recursos** necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.

Artigo 1. Obxecto e finalidade da lei.

2. En particular esta lei pretende:

c) Dotar ás administracións públicas dos instrumentos, **o financiamento e os recursos** necesarios para a implantación e desenvolvemento deste sistema integrado de mobilidade,

Justificación

Mejora

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 15:49:10

Entrada: 5535

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 161

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

2. En particular esta ley pretende:

e) Establecer un modelo de ~~participación~~ **financiación** de la Administración General del Estado, en ~~la financiación~~ **colaboración y coordinación con las CCAA, para que estas puedan sufragar adecuadamente el coste del transporte urbano en sus respectivos territorios** que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad, **así como en las necesidades diferenciadas y singulares de cada una de ellas.**

Artigo 1. Obxecto e finalidade da lei.

2. En particular esta lei pretende:

e) Establecer un modelo de ~~participación~~ **financiamento** da Administración Xeral do Estado, en ~~financiamento~~ **colaboración e coordinación coas CCAA, para que estas poidan sufragar adecuadamente o custo do transporte urbano nos seus respectivos territorios** que se rexan polos principios de igualdade, estabilidade, certeza e proporcionalidade, **así como nas necesidades diferenciadas e singulares de cada unha delas.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 162

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

a) Accesibilidad: condición que han de reunir los medios, infraestructuras y servicios de transporte para poder ser utilizados y comprendidos por todas las personas, con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica, **lugar de residencia** o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad, **así como dando cobertura a las personas que viven en territorios menos poblados o con alta dispersión poblacional.**

Artigo 2. Definicións.

1. Con carácter xeral, para os efectos desta lei, entenderase por:

a) Accesibilidade: condición que han de reunir os medios, infraestruturas e servizos de transporte para poder ser utilizados e comprendidos por todas as persoas, con independencia das súas circunstancias de discapacidade, idade, saúde, sexo, xénero, situación socioeconómica, **lugar de residencia** ou calquera outra característica de similar relevancia ás anteriores, nos termos máis

ampos de autonomía, seguridade, comodidade e asequibilidade, **así como dando cobertura ás persoas que viven en territorios menos poboados ou con alta dispersión poboacional.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 163

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 4

Texto que se propone

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y ~~podrá~~ **deberá** incluir servicios de transporte público regulares **con horarios y frecuencias suficientes, así como tarifas y bonificaciones adecuadas que promuevan su utilización, especialmente transporte ferroviario y de cercanías, que podrá ser complementado con otros transportes**, discrecionales o a demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

Artigo 4. Dereito á mobilidade sustentábel.

4. O sistema de mobilidade facilitará a mobilidade activa e sustentábel e ~~podrá~~ **deberá** incluír servizos de transporte público regulares **con horarios e frecuencias suficientes, así como tarifas e bonificacións adecuadas que promovan a súa utilización, especialmente transporte ferroviario e de proximidade, que poderá ser complementado con outros transportes**, discrecionais ou a demanda, servizos de mobilidade compartida e servizos de mobilidade colaborativa.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 164

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia, **atendiendo de forma especial a los territorios más despoblados y con alta dispersión poblacional.**

Artigo 5. Principios reitores.

A acción das administracións públicas nos seus respectivos ámbitos de competencia estará guiada polos seguintes principios reitores:

2. Cohesión social e territorial. A planificación das políticas de mobilidade deberá poñer á cidadanía no centro das decisións favorecendo a integración económica e social de todos os cidadáns e cidadás con independencia do seu lugar de residencia, atendendo de forma especial aos territorios máis despoblados e con alta dispersión poboacional.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 165

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

3. Igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad de trato y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, **lengua**, orientación sexual o identidad de género, situación socioeconómica **o lugar de residencia, especialmente, atendiendo a los territorios con alta dispersión poblacional o mayor despoblación.**

Artigo 5. Principios reitores.

A acción das administracións públicas nos seus respectivos ámbitos de competencia estará guiada polos seguintes principios reitores:

3. Igualdade de trato e non discriminación. Os sistemas de transportes e mobilidade deberán velar pola igualdade de trato e previr a discriminación de cidadáns e cidadás por calquera circunstancia

social, e en particular por razón de sexo, idade, discapacidade, orixe racial ou étnica, **lingua**, orientación sexual ou identidade de xénero, situación socioeconómica ou **lugar de residencia**, **especialmente, atendendo aos territorios con alta dispersión poboacional ou maior despoboamento.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 166

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

4. Sostenibilidad ambiental y social ~~y económica~~: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental y socialmente ~~y económicamente~~ sostenibles. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d) ~~Reorientar las prioridades de~~ **Orientar las** inversiones en infraestructuras de transporte, ~~basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular~~ prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos, **para cubrir las necesidades mínimas y**

básicas en todos los territorios, especialmente en materia de transporte ferroviario de cercanías y de mercancías.

Artigo 5. Principios reitores.

A acción das administracións públicas nos seus respectivos ámbitos de competencia estará guiada polos seguintes principios reitores:

4. Sustentabilidade ambiental e social ~~e económica~~: Os sistemas de transportes e mobilidade deberán ser ambiental e socialmente ~~e economicamente~~ sustentábeis. En particular, deberán:

a) Velar pola saúde das persoas, polo seu benestar e calidade de vida, reducindo as emisións que afectan ao medioambiente, á calidade do aire e ao ruído.

b) Fomentar unha transición xusta aos novos modelos de mobilidade, con condicións de traballo dignas e cunha formación adaptada, velando pola equidade económico-social.

c) Priorizar a descarbonización, a eficiencia enerxética e o respecto á contorna natural e urbana.

d) ~~Reorientar as prioridades de~~ **Orientar** os investimentos en infraestruturas de transporte, ~~baseándose en criterios de racionalidade e proporcionalidade e en particular~~ prestando especial atención á mobilidade cotiá, o medioambiente e a saúde, a intermodalidade, a tecnoloxía, a seguridade e a conservación das infraestruturas, para o mellor aproveitamento das infraestruturas existentes e os recursos públicos, **para cubrir as necesidades mínimas e básicas en todos os territorios, especialmente en materia de transporte ferroviario de proximidade e de mercadorías.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 167

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible ~~nacional~~ **de los distintos territorios y CCAA** y a la mejora de la productividad y resiliencia de **su** actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva.

Artigo 5. Principios reitores.

5. Servizo ao desenvolvemento económico sostible. A mobilidade deberá contribuír ao desenvolvemento económico sustentábel ~~nacional~~ **dos distintos territorios e CCAA** e á mellora da produtividade e resiliencia da **súa** actividade económica, a produción industrial e distribución de bens de consumo, respectando o principio de neutralidade competitiva.

Justificación

Mejora



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 15:49:10

Entrada: 5535



Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 168

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, **contando con la información necesaria disponible en todas las lenguas oficiales de cada territorio**, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.

Artigo 5. Principios reitores.

A acción das administracións públicas nos seus respectivos ámbitos de competencia estará guiada polos seguintes principios reitores:

7. Accesibilidade Universal. Os sistemas de transportes e mobilidade, incluíndo servizos, infraestruturas e procesos, deberán concibirse e proxectarse desde a orixe de tal forma que poidan

ser comprensibles, utilizables e practicables por todas as persoas, **contando coa información necesaria dispoñíbel en todas as linguas oficiais de cada territorio**, na maior extensión posible, en condicións de seguridade e comodidade e da forma máis autónoma e natural posíbel, sen necesidade, salvo que non exista alternativa, de adaptación nin deseño especializado.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 169

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

8. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de Administración Pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras. **El Estado deberá apostar polo mantemento e posta en valor de todas as infraestruturas xa existentes, especialmente ferroviarias, dotándoas adecuadamente de medios materiais e personais para un funcionamento adecuado, nunca promovendo o seu desmantelamento.**

Artigo 5. Principios reitores.

A acción das administracións públicas nos seus respectivos ámbitos de competencia estará guiada polos seguintes principios reitores:

8. Resiliencia do sistema de transportes. Deberase desenvolver un sistema de transportes resiliente,

flexible e adaptable ao cambio, dinámico e coordinado entre os distintos modos de transporte e niveis de Administración Pública, cunha visión integrada desde o punto de vista da xestión de infraestruturas. **O Estado deberá apostar polo mantemento e posta en valor de todas as infraestruturas xa existentes, especialmente ferroviarias, dotándoas adecuadamente de medios materiais e personais para un funcionamento adecuado, nunca promovendo ou seu desmantelamento.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 170

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 6

Texto que se propone

Artículo 6. El Sistema Estatal de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Sistema Estatal de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir la coordinación, la colaboración, la evaluación y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.

Artigo 6. O Sistema Estatal de Movilidad Sustentábel.

1. Créase o Sistema Estatal de Movilidad Sustentábel como instrumento esencial para permitir a coordinación, a colaboración, a avaliación e a eficacia das políticas públicas de mobilidade das diferentes administracións públicas, propiciando a súa sustentabilidade económica, social e ambiental.

Justificación

Mellora

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 15:49:10

Entrada: 5535

Mejora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 171

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Texto que se propone

Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, ~~los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales a través de los representantes que designen las asociaciones tanto de ámbito estatal como autonómico con mayor implantación.~~ ~~designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.~~

Artigo 10. Composición e adopción de acordos polo Foro Administrativo de Movilidad sustentábel.

4. O número e distribución das vogalías regularase reglamentariamente, debendo quedar en todo caso representadas nas mesmas as Comunidades Autónomas e cidades con estatuto de autonomía, ~~os municipios de máis de 1 millón de habitantes e as entidades locais a través dos representantes que designen as asociacións tanto de ámbito estatal como autonómico con maior implantación.~~ ~~designadas pola asociación de entidades locais de ámbito estatal con maior implantación.~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 172

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 12

Texto que se propone

Artículo 12. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, como un órgano del Sistema Estatal de Movilidad Sostenible adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
2. Es el máximo órgano consultivo **para la Administración General del Estado** en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales y las personas usuarias ~~y las administraciones públicas~~.

Artigo 12. O Consello Superior de Mobilidade Sustentábel.

1. Créase o Consello Superior de Mobilidade Sustentábel, como un órgano do Sistema Estatal de Mobilidade Sustentábel adscrito ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel.
2. É o máximo órgano consultivo **para a Administración Xeral do Estado** en materia de mobilidade e transportes nos seus diferentes aspectos, que pretende servir de canle institucional de participación e cooperación entre os sectores económicos, as organizacións sociais e as persoas usuarias ~~e as administracións públicas~~.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 173

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 12

Texto que se propone

Artículo 12. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales, **más representativas conforme a lo establecido en el artículo sexto de la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical**, de las asociaciones de consumidores y usuarios de ámbito estatal y **autonómico** más representativas, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.

Artigo 12. O Consello Superior de Mobilidade Sustentábel.

4. A súa composición, estrutura e funcionamento estableceranse reglamentariamente, debendo garantirse, en todo caso, a participación do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico e do Ministerio do Interior, a través da Dirección Xeral de Tráfico, das organizacións empresariais e sindicais, **maís representativas conforme ao establecido no artigo sexto da Lei Orgánica 11/1985, do 2 de agosto, de Liberdade Sindical**, das asociacións de consumidores e

usuarios de ámbito estatal **e autonómico** máis representativas, as universidades e centros de investigación e, en xeral, das entidades cívicas e sociais, incluído o sector asociativo da discapacidade.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 174

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 13

Texto que se propone

Artículo 13. Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

b) Informar en cualquier asunto que pueda serle sometido por el Gobierno, los Ministerios o ~~las demás administraciones competentes~~ **la Administración General del Estado** en materia de movilidad y transportes, en todos aquellos asuntos de su competencia cuya trascendencia para el sistema de movilidad lo haga aconsejable.

Artigo 13. Funcións do Consello Superior de Mobilidade Sustentábel.

O Consello Superior de Mobilidade Sustentábel terá as seguintes funcións:

b) Informar en calquera asunto que poida serlle sometido polo Goberno, os Ministerios ou ~~as demais administracións competentes~~ **a Administración Xeral do Estado** en materia de mobilidade e transportes, en todos aqueles asuntos da súa competencia cuxa trascendencia para o sistema de mobilidade o faga aconsellábel.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 175

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará una comisión técnica integrada por representantes **de la Administración General del Estado y de todas las administraciones- CCAA**, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

Artigo 16. O Documento de Orientacións para a Mobilidade Sustetábel (DOMOS) e documentos complementarios.

3. Para a elaboración do DOMOS seguirase o seguinte procedemento:

O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel coordinará unha comisión técnica integrada

por representantes **da Administración Xeral do Estado e de todas as administracións CCAA**, e cuxa función será a elaboración do anteproxecto de DOMOS sobre a base do índice de contidos que presentará o Ministerio de Transportes e Movilidad Sostible. Regulamentariamente desenvolverase a composición desta comisión. Dita comisión técnica contará en todo caso con representación do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico e do Ministerio do Interior a través da Dirección Xeral de Tráfico.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 176

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

El DOMOS será aprobado por ~~acuerdo~~ del Consejo de Ministros, **previo acuerdo de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes y contando con el** informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Artigo 16. O Documento de Orientacións para a Mobilidade Sustentábel (DOMOS) e documentos complementarios.

O DOMOS será aprobado polo ~~por acordo de~~ Consello de Ministros, **previo acordo da Conferencia Territorial de Movilidad e Transportes e contando co** informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, e remitido para o seu coñecemento ao Foro Administrativo de Mobilidade Sustentábel.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 177

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 17

Texto que se propone

Artículo 17. Directrices generales para una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS.

1. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS han de contener pautas generales que ~~pueden seguir~~ **sirvan de orientación a las** administraciones públicas y otras entidades en el desarrollo de sus competencias y funciones en materia de transportes y movilidad, especificando en todo caso, las aplicables a movilidad urbana y metropolitana y las aplicables a movilidad de los entornos rurales o de baja densidad de población.

Artigo 17. Directrices xerais para unha mobilidade sustentábel que se incluírán no DOMOS.

1. As directrices xerais para unha mobilidade sustentábel a incluír no DOMOS conterán pautas xerais que ~~poden seguir~~ **sirvan de orientación ás** administracións públicas e outras entidades no desenvolvemento das súas competencias e funcións en materia de transportes e mobilidade, especificando en todo caso, as aplicábeis a mobilidade urbana e metropolitana e as aplicábeis a mobilidade das contornas rurais ou de baixa densidade de poboación.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 178

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 18

Texto que se propone

Artículo 18. Sistema de indicadores para el seguimiento de sendas e hitos a incluir en el DOMOS.

2. La selección de los indicadores y sus variables seguirá los siguientes criterios: integridad; calidad, compatibilidad y comparabilidad; rendimiento, impacto y eficiencia; **cumplimiento de la función de servicio público, coesión territorial, despoblamiento, dispersión poblacional y nivelación de servicios**, y accesibilidad, sostenibilidad, transparencia, claridad, perspectiva de género e inclusión.

Artigo 18. Sistema de indicadores para o seguimento de sendas e fitos a incluír no DOMOS.

2. A selección dos indicadores e as súas variables seguirá os seguintes criterios: integridade; calidade, compatibilidade e comparabilidade; rendemento, impacto e eficiencia; **cumprimento da función de servizo público, coesión territorial, despoboamento, dispersión poboacional e nivelación de servizos**, e accesibilidade, sustentabilidade, transparencia, claridade, perspectiva de xénero e inclusión.

Justificación

Mejora



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 15:49:10

Entrada: 5535



Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 179

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 23

Texto que se propone

Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados. **En esa planificación de prioridades se deberá incluir la dotación de infraestructuras básicas mínimas en todos los territorios, especialmente la implantación de servicios de cercanías ferroviarias allí donde no exista y de transporte ferroviario de mercancías.**

Artigo 23. Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM).

1. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel deberá dispoñer dun instrumento de planificación estratéxica, que constitúa o marco de referencia plurianual da política xeral de

infraestruturas de transporte e servizos de mobilidade e transporte de competencia estatal, cunha visión integral e intermodal, que incorpore os escenarios orzamentarios, fixe unha orientación de prioridades e estableza condicións aos instrumentos de planificación de infraestruturas incluídos na normativa sectorial. A citada planificación debe contemplar non só a xeración de nova infraestrutura senón tamén a xestión da conservación da infraestrutura existente cuns niveis de calidade, seguridade, sustentabilidade e eficiencia adecuados. **Nesa planificación de prioridades deberase incluír a dotación de infraestruturas básicas mínimas en todos os territorios, especialmente a implantación de servizos de proximidade ferroviarias alí onde non exista e de transporte ferroviario de mercadorías.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 180

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 23

Texto que se propone

Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, deberán establecerse los adecuados mecanismos de coordinación ~~y de corresponsabilidad en su financiación~~, entre las distintas administraciones competentes.

Artigo 23. Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM).

5. No relativo á planificación de infraestruturas de transporte, cando no IPEEM se inclúa a execución de infraestruturas que dean resposta a necesidades ou intereses pertencentes a diversos ámbitos competenciais, e especialmente naquelas actuacións que afecten a cuestións urbanísticas, deberán establecerse os adecuados mecanismos de coordinación ~~e de corresponsabilidade no seu financiamento~~, entre as distintas administracións competentes.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 181

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 25

Texto que se propone

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.

1. ~~En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética,~~ **Dentro de sus planes de movilidad, las CCAA podrán establecer medidas específicas dirigidas** a los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes ~~deberán dotarse para que se doten~~ de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

2. Las Comunidades Autónomas, **así mismo, en el ejercicio de sus competencias,** podrán recomendar o exigir que dispongan de planes de movilidad sostenible los municipios no incluidos en el apartado anterior, entidades supramunicipales con competencias en materia de planificación del territorio, urbanismo, transportes o movilidad, y agrupaciones de municipios. ~~Cuando un municipio quede integrado en el ámbito de una entidad supramunicipal obligada a tener un plan de movilidad sostenible, esta obligación sustituirá el requerimiento específico del apartado 1.~~

3. Los planes de movilidad sostenible podrán tener en cuenta, como referencia, los criterios establecidos en las directrices metodológicas previstas en el artículo 19 y contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos, **dentro del marco**

que fije cada CCAA en esta materia.

4. Cada CCAA establecerá la periodicidad con que las entidades locales ~~tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible~~ deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y evaluación de las medidas de este plan.

5. ~~El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

Artigo 25. Plans de mobilidade sustentábel de entidades locais.

1. ~~No prazo dun ano desde a entrada en vigor desta lei, sen prexuízo do establecido no artigo 14 da Lei 7/2021, de o 20 de maio, de Cambio Climático e Transición Enerxética,~~ **Dentro dos seus plans de mobilidade, as CCAA poderán establecer medidas específicas dirixidas** aos municipios de máis de 20.000 habitantes e menos de 50.000 habitantes ~~deberán dotarse para que se doten~~ dun plan de mobilidade sostible simplificado de entidades locais, que deberá ser revisado, polo menos, cada seis anos salvo que a lexislación autonómica estableza outra periodicidade.

2. As Comunidades Autónomas, **así mesmo, no exercicio das súas competencias,** poderán recomendar ou esixir que dispoñan de plans de mobilidade sostible os municipios non incluídos no apartado anterior, entidades supramunicipais con competencias en materia de planificación do territorio, urbanismo, transportes ou mobilidade, e agrupacións de municipios. ~~Cando un municipio quede integrado no ámbito dunha entidade supramunicipal obrigada a ter un plan de mobilidade sostible, esta obrigación substituirá o requirimento específico do apartado 1.~~

3. Os plans de mobilidade sostible poderán ter en conta, como referencia, os criterios establecidos nas directrices metodolóxicas previstas no artigo 19 e conterán, necesariamente, medidas de ordenación da distribución urbana de mercadorías cooperando con outros municipios lindeiros para o establecemento de criterios homoxéneos, **dentro do marco que fixe cada CCAA nesta materia.**

4. Cada CCAA establecerá a periodicidade con que as entidades locais ~~tres anos, as entidades territoriais obrigadas a elaborar o plan de mobilidade sostible~~ deberán elaborar un informe de seguimiento sobre o nivel de implantación das actuacións e avaliación das medidas deste plan.

5. ~~O EDIM ao que se refire o artigo 14 incluirá un rexistro de plans de mobilidade sostible e os parámetros e indicadores máis relevantes dos mesmos, segundo acórdese no marco do Foro Administrativo de Movilidad Sostible.~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 182

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 26

Texto que se propone

Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. Los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente ~~los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.~~ **recomendaciones y orientaciones que sirvan para facilitar la movilidad de los grandes centros de trabajo en coordinación con las CCAA en que estos se sitúan.**

Las CCAA fijarán los centros que consideren grandes centros de trabajo atendiendo a criterios como, por ejemplo, ~~Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos:~~ la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas, **y establecerán planes de movilidad sostenible de acuerdo con los mismos centros y los municipios en los que se sitúan.**

~~Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.~~

2. ~~Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes y~~

~~Movilidad Sostenible. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

~~Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.~~

~~3. 2. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 la relación inicial que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.~~

~~4. Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

~~5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

Artigo 26. Plans de mobilidade sustentábel para grandes centros de actividade.

1. Os Ministerios de Transportes e Mobilidade Sustentábel e de Traballo e Economía Social, previo informe do Foro Administrativo de Movilidad Sostible, establecerán conxuntamente ~~os criterios para identificar os grandes centros de actividade que deban dispoñer de plans de mobilidade sostible, así como os fitos cuantificables que estes plans deben alcanzar.~~ recomendacións e orientacións que sirvan para facilitar a mobilidade dos grandes centros de traballo en coordinación coas CCAA en que estes se situen.

As CCAA fixarán os centros que consideren grandes centros de traballo atendendo a criterios como, por exemplo, Para a fixación dos criterios teranse en conta, polo menos: a superficie do centro de actividade, o número de empresas e persoas traballadoras afectadas por quenda de traballo ou afluencia de visitantes e a mobilidade en días e horas punta e datas determinadas, e establecerán plans de mobilidade sustentábel de acordo cos propios centros e os municipios nos que se sitúan.

~~Estes plans de mobilidade sustentábel deberán estar coordinados, no seu caso, cos plans de mobilidade sustentábel ao traballo aos que se refire o artigo 27.~~

~~2. Unha vez fixados os criterios anteriores, estes serán publicados polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel. Dentro do prazo de dezoito meses desde a súa publicación, os grandes centros de actividade obrigados deberán aprobar o correspondente Plan de mobilidade sustentábel,~~

~~que deberá revisarse, polo menos, cada cinco anos e designar un xestor de mobilidade do centro de actividade. Para a súa elaboración, deberán ter en conta o plan de mobilidade sostible da entidade local en cuxo ámbito territorial sitúese o centro.~~

~~Corresponderá ás Comunidades Autónomas establecer as medidas necesarias para asegurar o cumprimento desta obrigaón.~~

~~3. 2. As Comunidades Autónomas poderán establecer unha relación doutros grandes centros de actividade non incluídos no apartado 1 na relación inicial que tamén deban, ou aos que se lles recomende, dispoñer dun plan de mobilidade sustentábel.~~

~~4. Os grandes centros de actividade deberán remitir o plan aprobado á entidade local en cuxo ámbito territorial sitúese o centro.~~

~~5. O EDIM ao que se refire o artigo 14 incluírá un rexistro de plans de mobilidade sustentábel para grandes centros de actividade e os parámetros e indicadores máis relevantes dos mesmos, segundo acórdese no marco do Foro Administrativo de Movilidad Sustentábel.~~

Justificación

Mejora y respeto competencial

Mellora e respecto competencial

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 183

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público **estatal** de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

2. Los planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas, deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A estos efectos, para la consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora

constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

6. Estas medidas también podrán ser promovidas por las CCAA a través de sus propias normas en el ejercicio de sus competencias para los centros de trabajo del sector público autonómico.

Artigo 27. Plans de mobilidade sustentábel ao traballo.

1. No prazo de 24 meses desde a entrada en vigor desta lei, as empresas e as entidades pertencentes ao sector público **estatal** de acordo co establecido no artigo 2 da Lei 40/2015, de o 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, deberán dipor de plans de mobilidade sustentábel ao traballo para aqueles centros de traballo con máis de 500 persoas traballadoras ou 250 por quenda.

2. Os plans de mobilidade sustentábel ao traballo deberán ser obxecto dun seguimento que permita

avaliar o nivel de implantación das actuacións e medidas recollidas no plan. En todo caso e sen prexuízo doutras actuacións, no prazo de dous anos desde a súa aprobación, as entidades públicas e empresas, deberán elaborar un informe de seguimento sobre o nivel de implantación das actuacións e medidas do plan, que se repetirá cada dous anos de vixencia do plan.

Os plans de mobilidade sustentábel ao traballo serán obxecto de negociación coa representación legal das persoas traballadoras. Para estes efectos, para a consideración de centro de traballo será de aplicación a definición contida no artigo 1.5 do texto refundido da Lei do Estatuto dos Traballadores, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2015, de o 23 de outubro.

Nas empresas onde non exista representación legal, crearase unha comisión negociadora constituída, dun lado, pola representación da empresa e, doutro lado, por unha representación das persoas traballadoras, integrada polos sindicatos máis representativos e polos sindicatos representativos do sector ao que pertenza a empresa e con lexitimación para formar parte da comisión negociadora do convenio colectivo de aplicación. A representación sindical conformarase en proporción á representatividade no sector e garantindo a participación de todos os sindicatos lexitimados.

3. Os plans de mobilidade sustentábel ao traballo incluírán solucións de mobilidade sustentábel que contemplen, por exemplo, o impulso da mobilidade activa, o transporte colectivo, a mobilidade de cero emisións, solucións de mobilidade tanto compartida como colaborativa, o teletraballo nos casos nos que sexa posíbel, entre outros, de acordo co principio de xerarquía ao que se refire o artigo 29. Así mesmo, incluíranse medidas relativas á seguridade e a prevención de accidentes nos desprazamentos ao centro de traballo. Terase en conta, non soamente ás persoas traballadoras do centro senón tamén aos visitantes, provedores e a calquera outra persoa que requira acceder ao centro de traballo. Para a súa elaboración, deberán ter en conta o plan de mobilidade sustentábel da entidade local en cuxo ámbito territorial sitúese o centro.

Os plans poderán contemplar a compensación da pegada de carbono para aquela mobilidade emisora de gases de efecto invernadoiro sobre a que non se puido actuar.

4. Ademais, en relación cos centros de traballo de máis de 1.000 persoas traballadoras situados en municipios ou áreas metropolitanas de máis de 500.000 habitantes, as entidades públicas e privadas deberán incluír medidas que permitan reducir a mobilidade das persoas traballadoras nas horas punta e promover o uso de medios de transporte de baixas ou cero emisións.

5. O EDIM ao que se refire o artigo 14 incluírá un rexistro de plans de mobilidade sostible ao traballo e os parámetros e indicadores máis relevantes dos mesmos, segundo acórdese no marco do Foro Administrativo de Mobilidade Sustentábel.

6. Estas medidas tamén poderán ser promovidas polas CCAA a través das súas propias normas no exercicio das súas competencias para os centros de traballo do sector público autonómico.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 184

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Texto que se propone

Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las **distintas** administraciones públicas, d **entro de sus propias competencias**, velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

Artigo 29. Sistema de medios de mobilidade no ámbito urbano.

1. Co fin de dar cumprimento aos principios reitores da mobilidade e atendendo aos efectos sobre o medio e a saúde, no ámbito urbano as **distintas** administracións públicas, **dentro das súas propias competencias**, velarán por incentivar e promover os medios e modos de mobilidade máis sustentábeis e saudábeis nas contornas urbanas e metropolitanas, así como os que reduzan a ocupación do espazo público. En concreto, deberá favorecerse, na orde seguinte:

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 185

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 41

Texto que se propone

Artículo 41. Servicios de transporte y movilidad para permitir el ejercicio del derecho a la movilidad en desplazamientos intraautonómicos.

1. En el ámbito de sus competencias, las Comunidades Autónomas deberán garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas en los desplazamientos que discurren dentro de su territorio, mediante los oportunos servicios de transporte y servicios de movilidad, en los términos previstos en el artículo 42. **Para ello, se establecerá una financiación suficiente por parte del Estado a las CCAA que permita atender el servicio adecuadamente.**

2. Las Comunidades Autónomas **establecerán** las condiciones en las que las entidades locales **de su territorio** pueden contribuir a la implantación de estos servicios.

Artigo 41. Servizos de transporte e mobilidade para permitir o exercicio do dereito á mobilidade en desprazamentos intraautonómicos.

1. No ámbito das súas competencias, as Comunidades Autónomas deberán garantir o dereito á mobilidade dos cidadáns e cidadás nos desprazamentos que discorren dentro do seu territorio, mediante os oportunos servizos de transporte e servizos de mobilidade, nos termos previstos no artigo 42. **Para iso, establecerase un financiamento suficiente por parte do Estado ás CCAA**

que permita atender o servizo adecuadamente.

2. As Comunidades Autónomas **establecerán** as condicións nas que as entidades locais **do seu territorio** poden contribuír á implantación destes servizos.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 186

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 45

Texto que se propone

Artículo 45. Principios aplicables a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público.

En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes **y los beneficios sociales para el desarrollo de la economía que el mantenimiento de servicios de transporte, especialmente ferroviarios, traen al conjunto de la sociedad.**
- d) Cohesión social y territorial.

e) Transparencia, objetividad y no discriminación.

f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.

g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.

h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

Artigo 45. Principios aplicábeis ás obrigas de servizo público e aos contratos de servizo público.

No ámbito dos servizos de transporte de competencia estatal, as obrigas de servizo público e os contratos de servizo público deberán responder aos seguintes principios específicos:

a) Necesidade e proporcionalidade da intervención pública no mercado.

b) Eficiencia e sustentabilidade no sistema de transportes. Deberá considerarse a posibilidade de recorrer a outros modos de transporte, incluíndo solucións innovadoras, e a capacidade destes modos de satisfacer as necesidades de accesibilidade consideradas, así como as súas emisións antes de declarar as obrigacións de servizo público.

c) Eficacia e eficiencia no gasto público. Deberá terse en conta a proporcionalidade entre a obrigación imposta e a necesidade de garantir unhas condicións adecuadas de acceso ao sistema de transportes **e os beneficios sociais para o desenvolvemento da economía que o mantemento de servizos de transporte, especialmente ferroviarios, traen ao conxunto da sociedade.**

d) Cohesión social e territorial.

e) Transparencia, obxectividade e non discriminación.

f) Cooperación e corresponsabilidade entre administracións públicas.

g) Intervención temporal. Sempre que sexa posíbel, procurarase limitar o período temporal aplicábel no que non estea garantida a prestación de servizos coas condicións adecuadas de acceso ao sistema de transportes.

h) Rendición de contas e responsabilidade, que ha de guiar toda intervención da administración no mercado.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 187

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 47

Texto que se propone

Artículo 47. ~~Corresponsabilidad en la~~ financiación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. Las obligaciones de servicio público, **determinadas por la Administración General del Estado, salvo que en su declaración se determine otra cosa, o se llegue a algún otro tipo de acuerdo o convenio**, serán objeto de financiación en todo caso ~~por la administración proponente.~~ **a cargo de los Presupuestos Generales del Estado.**

~~A tal efecto, con carácter previo a su declaración como obligación de servicio público por el Consejo de Ministros, deberá incorporarse al expediente el compromiso e su financiación expedido por el órgano de la administración proponente competente para la aprobación del gasto.~~

2. Asimismo, cualquier eventual aumento de frecuencias o modificación de las características del servicio, en relación con las que hayan sido declaradas en las obligaciones de servicio público, deberá ser financiado por la administración ~~proponente.~~ **con competencias sobre ese transporte.**

3. **Una vez creadas las infraestructuras básicas de transporte que aseguren la movilidad, con la contrucción de las vías de comunicación prioritarias pendientes de ejecución, así como la implantación de los servicios ferroviarios mínimos, como es el caso de las cercanías ferroviarias, estas podrán ser, de común acuerdo con la CCAA correspondiente, objeto de**

transferencia, tanto su gestión como su titularidad, siempre acompañadas de las correspondientes dotaciones económicas a cargo de los Presupuestos Generales del Estado.

~~La financiación de las obligaciones de servicio público que se impongan en el ámbito aéreo en rutas dentro de la península corresponderá en todo caso a las administraciones proponentes y no será asumida en ningún caso por la Administración General del Estado.~~

Artigo 47. ~~Corresponsabilidade~~ no financiamento das obrigacións de servizo público en transportes de competencia estatal.

1. As obrigacións de servizo público, **determinadas pola Administración Xeral do Estado, salvo que na súa declaración determínese outra cousa, ou se chegue a algún outro tipo de acordo ou convenio**, serán obxecto de financiamento en todo caso ~~pola administración proponente~~ a cargo dos Orzamentos Xerais do Estado.

~~Para ese efecto, con carácter previo á súa declaración como obrigación de servizo público polo Consello de Ministros, deberá incorporarse ao expediente o compromiso e o seu financiamento expedido polo órgano da administración proponente competente para a aprobación do gasto.~~

2. Así mesmo, calquera eventual aumento de frecuencias ou modificación das características do servizo, en relación coas que fosen declaradas nas obrigacións de servizo público, deberá ser financiado pola administración ~~proponente~~ **con competencias sobre ese transporte**.

3. Unha vez creadas as infraestruturas básicas de transporte que aseguren a mobilidade, coa contrucción das vías de comunicación prioritarias pendentes de execución, así como a implantación dos servizos ferroviarios mínimos, como é o caso das proximidades ferroviarias, estas poderán ser, de común acordo coa CCAA correspondente, obxecto de transferencia, tanto a súa xestión como a súa titularidade, sempre acompañadas das correspondentes dotacións económicas a cargo dos Orzamentos Xerais do Estado.

~~O financiamento das obrigacións de servizo público que se impoñan no ámbito aéreo en roteiros dentro da península corresponderá en todo caso ás administracións proponentes e non será asumida en ningún caso pola Administración Xeral do Estado.~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 188

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 49

Texto que se propone

Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, **además se atenderá a la función de conexión territorial y de servicio de transporte público, favoreciendo el establecimiento de paradas que sirvan de conexión en aquellos lugares que no cuenten con otro transporte alternativo**, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte. **En ningún caso se recomendará el recorte, eliminación o reducción de paradas en las líneas o trayectos de los servicios de transporte por carretera de competencia estatal.**

Artigo 49. Servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.

3. As paradas intermedias dos servizos de competencia estatal serán, con carácter xeral, nas poboacións principais do itinerario correspondente, **ademais atenderase á función de conexión**

territorial e de servizo de transporte público, favorecido o establecemento de paradas que sirvan de conexión naqueles lugares que non contén con outro transporte alternativo, sen prexuízo de que, cando así o xustifique a demanda previsíbel, se puidesen atender outras paradas. Ademais, as paradas intermedias deberán facilitar os desprazamentos intermodais e por iso, cando corresponda, deberán estar debidamente conectados cos portos, aeroportos, estacións de ferrocarril e outros nodos de transporte. En ningún caso se recomendará o recorte, eliminación ou redución de paradas nas liñas ou traxectos dos servizos de transporte por estrada de competencia estatal.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 189

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 50

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 190

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 54

Texto que se propone

Artículo 54. Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.

4. (nuevo) En todo caso, se debe considerar que cumplen los criterios las obras necesarias para compensar lo déficits históricos en infraestructuras de determinados territorios en los que todavía no se hayan completado obras básicas comprometidas tanto de la red de transporte por carretera como de transporte ferroviario, atendiendo especialmente en este último caso, a la implantación de servicios de cercanía y de una adecuada red de transporte de mercancías.

Artigo 54. Estudo de rendibilidade das infraestruturas de transporte estatais.

4. (novo) En todo caso, débese considerar que cumpren os criterios as obras necesarias para compensar o déficits históricos en infraestructuras de determinados territorios nos que aínda non se completaron obras básicas comprometidas tanto da rede de transporte por estrada como de transporte ferroviario, atendendo especialmente, neste último caso, á implantación de servizos de proximidade e dunha adecuada rede de transporte de mercadorías.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 191

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 55

Texto que se propone

Artículo 55. Excepciones del procedimiento de evaluación.

Quedan excluidas de la obligación de la realización de las evaluaciones ex ante previstas en el artículo 52, las siguientes actuaciones:

(...)

e) Las actuaciones ya comprometidas pendientes de ejecución.

Artigo 55. Excepcións do procedemento de avaliación.

Quedan excluídas da obrigación da realización das avaliacións ex ante previstas no artigo 52, as seguintes actuacións:

(...)

e) As actuacións xa comprometidas pendentes de execución.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 192

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano.

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, **de acuerdo con las CCAA.**

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano ou metropolitano, ~~siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.~~

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará ~~a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.~~ **de la financiación a las CCAA.**

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Artigo 56. Contribución financeira do Estado para a mobilidade sustentábel no ámbito urbano.

1. A Administración Xeral do Estado, a través dun Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible (FECMO), participará nos termos que se determinen nas disposicións de desenvolvemento, no financiamento do servizo público do transporte público colectivo urbano de viaxeiros reservado ás entidades locais polo artigo 86.2 da Lei 7/1985, de o 2 de abril, Reguladora das Bases do Réxime Local, de acordo con as CCAA, **de acordo coas CCAA.**

2. A través dese mesmo Fondo, a Administración Xeral do Estado contribuirá, nos termos que se determinen nas disposicións de desenvolvemento, ao financiamento dos servizos de transporte colectivo que operan no ámbito urbano ou **metropolitano**, ~~sempre que a súa xestión estea atribuída a unha autoridade de transporte metropolitano, con independencia da forma xurídica que adopte, e en tanto non se reciban subvencións ou compensacións da Administración Xeral do Estado por outras vías.~~

3. A contribución da Administración Xeral do Estado prevista no presente artigo realizarase a través ~~de subvencións que se rexerán polo previsto nesta lei, na Lei 47/2003, de o 26 de novembro, Xeral Orzamentaria e na Lei 38/2003, de o 17 de novembro, Xeneral de Subvencións.~~ **do financiamento ás CCAA.**

4. Os servizos públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán a rede de autobuses, metros, metros lixeiros, ferrocarrís e tranvías que operan no ámbito urbano nos termos que se establecen nesta lei, así como os servizos de mobilidade sostible e activa que se incorporen aos sistemas de servizo público de mobilidade urbana con carácter intermodal, como complemento de final ou cabeceira o servizo de transporte colectivo principal, tales como os servizos de préstamo de bicicletas e aparcamento seguro das mesmas, ou similares, nos termos que se establezan reglamentariamente.

Justificación

Mejora

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 15:49:10

Entrada: 5535

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 193

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 96

Texto que se propone

Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica.

1. Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica **aquellos que se determinen por las CCAA en sus respectivos territorios, que** vertebran la red de terminales intermodales y logísticas de su territorio, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes ~~de España~~.

Artigo 96. Nodos loxísticos de importancia estratéxica.

1. Terán a consideración de nodos loxísticos de importancia estratéxica **aqueles que se determinen polas CCAA nos seus respectivos territorios, que** vertebran a rede de terminais intermodais e loxísticas do seu territorio, considerando para iso o volume de carga que xestionan, a súa localización territorial, a súa dimensión internacional ou o seu alto potencial para o desenvolvemento do sistema loxístico e de transportes ~~de España~~.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 194

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 97

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 195

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL NOVENA

Texto que se propone

Disposición adicional novena. Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las estaciones de acceso público para el repostaje de combustibles para vehículos, incluido el hidrógeno, y los puntos de recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan.

Así mismo, se establecerán indicaciones físicas en las vías de comunicación de titularidad estatal que indiquen la titularidad estatal que indiquen la ubicación de esos puntos de recarga y las distancias hasta los mismos e até os seguintes máis próximos.

Disposición adicional novena. Información para a reposición e recárgaa eléctrica de vehículos.

1. En desenvolvemento da Directiva 2010/40/UE, do Parlamento Europeo e do Consello de o 7 de xullo de 2010 pola que establece o marco para a implantación dos sistemas de transporte intelixentes no sector do transporte por estrada e para as interfaces con outros modos de transporte,

no relativo ás accións prioritarias a) e b) do seu artigo 3, o Goberno poñerá a libre disposición a información sobre a localización das estacións de acceso público para a reposición de combustibles para vehículos, incluído o hidróxeno, e os puntos de recarga eléctrica, así como as características do servizo que prestan.

Así mesmo, estableceranse indicacións físicas nas vías de comunicación de titularidade estatal que indiquen a titularidade estatal que indiquen a localización deses puntos de recarga e as distancias até os mesmos e até os seguintes máis próximos.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 196

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA

Texto que se propone

Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías. **De forma especial y prioritaria, se atenderá a completar a la mayor brevedad los corredores de mercancías (Atlántico, Mediterráneo e intermedio), así como a realizar las obras necesarias para la conexión de autovías ferroviarias en todo el territorio.**

Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercadorías.

No ámbito do transporte de mercadorías, co fin de mellorar a eficiencia enerxética e a competitividade do transporte, adoptaranse as medidas contempladas nas estratexias para o impulso do transporte ferroviario de mercadorías. **De forma especial e prioritaria, atenderase a completar o máis axiña posíbel os corredores de mercadorías (Atlántico, Mediterráneo e intermedio), así como a realizar as obras necesarias para a conexión de autovías ferroviarias en todo o territorio.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 197

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Texto que se propone

Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49, **que no implicará en ningún caso, la reducción o eliminación de servicios existentes, o la eliminación de paradas.**

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél.

En todo caso, se podrá, a petición de las CCAA, solicitar la transferencia de la gestión de las líneas de transporte estatales que discurran por su territorio para una mejor ordenación y atención al mismo, cesión que irá acompañada de la adecuada dotación económica para la atención del servicio.

~~En este mismo plazo de dos años, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de~~

~~competencia estatal.~~

(...)

Disposición transitoria segunda. Adaptación ao novo mapa concesional de competencia estatal.

1. No prazo dun ano desde a entrada en vigor desta lei, mediante acordo do Consello de Ministros, deberá estar aprobado o novo mapa concesional, que incluírá a relación de todos os servizos de transporte público regular de persoas de uso xeral por estrada de ámbito estatal, de acordo con os criterios establecidos no artigo 49, **que non implicará en ningún caso, a redución ou eliminación de servizos existentes, ou a eliminación de paradas.**

2. No prazo de dous anos a contar desde a aprobación do novo mapa concesional, deberán estar adxudicados os contratos de concesión de servizos de todas as concesións estatais incluídas naquel.

En todo caso, poderase, a pedimento das CCAA, solicitar a transferencia da xestión das liñas de transporte estatais que discorran polo seu territorio para unha mellor ordenación e atención ao mesmo, cesión que irá acompañada da adecuada dotación económica para a atención do servizo.

~~Neste mesmo prazo de dous anos, as Comunidades Autónomas deberán asumir os tráfico~~
~~autonómicos que previamente estivesen atendidos por contratos de concesión estatais. Estes~~
~~tráfico non serán atendidos, con carácter xeral, no marco dos novos contratos de competencia~~
~~estatal.~~

(...)

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 198

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA

Texto que se propone

Disposición transitoria tercera. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de «Cercanías», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidad Media Distancia (Avant)» y «Ancho Métrico», Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018 - 2027 ~~las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público y proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios.~~ **el Estado tiene la obligación de mejorar y ampliar los servicios de servicio público para incorporar los nuevos servicios ferroviarios básicos de los que se deben dotar a los territorios como es el caso de las cercanías ferroviarias, dotaciones básicas que deben ser financiadas en todo caso por la Administración General del Estado.**

2. ~~La propuesta de reducción o supresión de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos~~

~~socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción o supresión del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan. Una vez alcanzados esos servicios básicos mínimos, las CCAA podrán solicitar la transferencia de la red de transporte ferroviario situada en su territorio, que irá acompañada de la adecuada dotación económica a través del incremento de la financiación autonómica.~~

3. Si el servicio ~~sobre el que se solicita la reducción o supresión~~ afecta a varias Comunidades Autónomas, todas deberán manifestar su conformidad.

4. Si el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ~~considera justificada la propuesta, podrá participar en la financiación~~ **financiará** los nuevos servicios propuestos **que sirvan para mejorar el transporte ferroviario** con el límite del coste de compensación de los servicios que se ~~suprimirían~~, descontado el importe de los ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En tal caso, previo trámite de audiencia a la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., se podrá llevar a cabo una modificación del Contrato referido en el apartado 1 de esta disposición transitoria por el procedimiento previsto en el propio contrato, en la que se procurará el mantenimiento del equilibrio económico financiero del contrato, teniendo en cuenta las inversiones pendientes de amortizar y las alegaciones formuladas por Renfe Viajeros, SME, S.A.

De igual forma, se dará trámite de audiencia a los administradores generales de infraestructuras titulares de las estaciones afectadas por la reducción o supresión de servicios al objeto de la valoración económica que esta medida supondría a efectos de cánones ferroviarios y amortizaciones pendientes sobre inversiones que se hubieran llevado a cabo para el mantenimiento de los servicios financiados.

A tal efecto, los Presupuestos Generales del Estado del año siguiente incluirán la partida correspondiente y se firmará un Convenio con la comunidad autónoma o Comunidades Autónomas afectadas, para comprometer esta financiación por un plazo máximo de 5 años, prorrogables hasta el final del contrato firmado entre la AGE y Renfe.

5. El conjunto de estas actuaciones no deberá suponer en ningún caso un aumento global del gasto público.

Disposición transitoria terceira. Instrumentos de mellora da calidade do gasto no financiamento das obrigacións de servizo público ferroviarias.

1. Durante o tempo que estea vixente o Contrato entre a Administración Xeral do Estado e a Sociedade Mercantil Estatal Renfe Viaxeiros, SME, S.A., para a Prestación dos Servizos Públicos de Transporte de Viaxeiros por Ferrocarril de «Proximidades», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidade Media Distancia (Avant)» e «Ancho Métrico», Competencia da Administración Xeral do Estado, Suxeitos a obrigacións de servizo público no Período 2018 - 2027 ~~as Comunidades~~

~~Autónomas, co acordo dos municipios afectados, antes de o 30 de xuño de cada ano, poderán solicitar ao Ministerio de Transportes e Movilidad Sostible a redución ou supresión dun servizo ferroviario declarado obrigación de servizo público e propoñer a implantación duns servizos de mobilidade alternativos que supoñan unha mellora na adaptación ás necesidades das persoas usuarias, continuidade, regularidade, capacidade ou prezos. O Estado ten a obrigación de mellorar e ampliar as obrigacións de servizo público para incorporar novos servizos ferroviarios básicos dos que se debe dotar aos territorios como é o caso das proximidades ferroviarias, dotacións básicas que debe ser financiadas en todo caso pola Administración Xeral do Estado.~~

~~2. A proposta de redución ou supresión dun servizo ferroviario deberá ir acompañada dunha análise socioeconómica e ambiental en que, como mínimo, se determinen os impactos socioeconómicos e ambientais que resultarían da redución ou supresión do servizo ferroviario con relación aos que xeren os servizos de mobilidade alternativos que se propoñan.~~ **Unha vez alcanzados eses servizos básicos mínimos, as CCAA poderán solicitar a transferencia da rede de transporte ferroviario situada no seu territorio, que irá acompañada da adecuada dotación económica a través do incremento do financiamento autonómico.**

~~4. Se o servizo sobre o que se solicita a redución ou supresión afecta a varias Comunidades Autónomas, todas deberán manifestar a súa conformidade.~~

~~4. Se o Ministerio de Transportes e Movilidad Sostible considera xustificada a proposta, poderá participar no financiamento~~ financiará os novos servizos propostos que sirva para mellorar os transporte ferroviario ~~co límite do custo de compensación dos servizos que se suprimirían,~~ descontado o importe dos ingresos do administrador de infraestruturas ferroviarias.

En tal caso, previo trámite de audiencia á Sociedade Mercantil Estatal Renfe Viaxeiros, SME, S.A., poderase levar a cabo unha modificación do Contrato referido no apartado 1 desta disposición transitoria polo procedemento previsto no propio contrato, na que se procurará o mantemento do equilibrio económico financeiro do contrato, tendo en cuenta os investimentos pendentes de amortizar e as alegacións formuladas por Renfe Viaxeiros, SME, S.A.

De igual forma, darase trámite de audiencia aos administradores xerais de infraestruturas titulares das estacións afectadas pola redución ou supresión de servizos ao obxecto da valoración económica que esta medida supoñería a efectos de canons ferroviarios e amortizacións pendentes sobre investimentos que se levaron a cabo para o mantemento dos servizos financiados.

~~Para ese efecto, os Orzamentos Xerais do Estado do ano seguinte incluírán a partida correspondente e asinarase un Convenio coa comunidade autónoma ou Comunidades Autónomas afectadas, para comprometer este financiamento por un prazo máximo de 5 anos, prorrogables ata o final do contrato asinado entre a AGE e Renfe.~~

~~5. O conxunto destas actuacións non deberá supoñer en ningún caso un aumento global do gasto público.~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 199

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia. **En este sentido, a la hora de planificar actuaciones concretas en materia de movilidad, se otorgará prioridad financiera a aquellas comunidades que presenten una situación de partida más deficitaria, por carecer de infraestructuras básicas, cuya ausencia discrimina a sus ciudadanas y ciudadanos y dificulta su acceso a una movilidad accesible y sostenible.**

Artigo 5. Principios reitores.

2. Cohesión social e territorial. A planificación das políticas de mobilidade deberá poñer á cidadanía no centro das decisións favorecendo a integración económica e social de todos os cidadáns e cidadás con independencia do seu lugar de residencia. **Neste sentido, á hora de planificar actuacións concretas en materia de mobilidade, outorgarase prioridade financeira a aquelas comunidades que presenten unha situación de partida máis deficitaria, por carecer de infraestructuras básicas, cuxa ausencia discrimina ás súas cidadás e cidadáns e dificulta o**

seu acceso a unha mobilidade accesíbel e sustentábel.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 200

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana **teniendo en consideración el punto de partida o nivel en materia de movilidad de cada Comunidad Autónoma**, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las

infraestructuras existentes y los recursos públicos.

Artigo 5. Principios reitores.

A acción das administracións públicas nos seus respectivos ámbitos de competencia estará guiada polos seguintes principios reitores:

4. Sustentabilidade ambiental, social e económica: Os sistemas de transportes e mobilidade deberán ser ambiental, social e economicamente sostibles. En particular, deberán:

a) Velar pola saúde das persoas, polo seu benestar e calidade de vida, reducindo as emisións que afectan ao medioambiente, á calidade do aire e ao ruído.

b) Fomentar unha transición xusta aos novos modelos de mobilidade, con condicións de traballo dignas e cunha formación adaptada, velando pola equidade económico-social.

c) Priorizar a descarbonización, a eficiencia enerxética e o respecto á contorna natural e urbana.

d) Reorientar as prioridades de investimentos en infraestruturas de transporte, baseándoas en criterios de racionalidade e proporcionalidade e en particular prestando especial atención á mobilidade cotiá **tendo en consideración o punto de partida ou nivel en materia de mobilidade de cada Comunidade Autónoma**, o medioambiente e a saúde, a intermodalidade, a tecnoloxía, a seguridade e a conservación das infraestruturas, para o mellor aproveitamento das infraestruturas existentes e os recursos públicos.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 201

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» **y/o la cabecera de comarca** de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

Artigo 5. Principios reitores.

A acción das administracións públicas nos seus respectivos ámbitos de competencia estará guiada polos seguintes principios reitores:

11. Fomento da cidade de proximidade. Co fin de avanzar cara a cidades con menor impacto ambiental e mellor calidade de vida, as administracións públicas deberán coordinar as súas políticas

de desenvolvemento urbano e territorial, económicas e de mobilidade para fomentar a «cidade de proximidade» **e/ou a cabeceira de comarca** de forma que se minimice o número de desprazamentos habituais necesarios e acúrtese a súa lonxitude, diminuíndo os impactos ambientais e favorecendo así o uso racional do territorio e os desenvolvementos urbanos sustentábeis.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 202

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 6

Texto que se propone

Artículo 6. El Sistema Estatal de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Sistema Estatal de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir la coordinación, la colaboración, la evaluación y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.

En particular, las citadas políticas tendrán por objetivo atender las necesidades de movilidad de las Comunidades Autónomas, de acuerdo con los planes establecidos por estas respecto de sus redes interiores, así como crear nuevas infraestructuras para facilitar la circulación de personas y mercancías que traspasen los límites territoriales de éstas, otorgándose prioridad a aquellas Comunidades Autónomas que presenten condiciones de partida más deficitarias y/o reducidas con el objetivo de coadyuvar a un mejor y más equitativo desarrollo social y económico.

Artigo 6. O Sistema Estatal de Movilidade Sustentábel.

1. Créase o Sistema Estatal de Movilidade Sustentábel como instrumento esencial para permitir a coordinación, a colaboración, a avaliación e a eficacia das políticas públicas de mobilidade das diferentes administracións públicas, propiciando a súa sustentabilidade económica, social e

ambiental.

En particular, as citadas políticas terán por obxectivo atender as necesidades de mobilidade das Comunidades Autónomas, de acordo con os plans establecidos por estas a respecto das súas redes interiores, así como crear novas infraestruturas para facilitar a circulación de persoas e mercadorías que traspasen os límites territoriais destas, outorgándose prioridade a aquelas Comunidades Autónomas que presenten condicións de partida máis deficitarias e/ou reducidas co obxectivo de coadxuvar a un mellor e máis equitativo desenvolvemento social e económico.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 203

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO I. ARTÍCULO 9

Justificación

Consideramos que la Conferencia Sectorial de Transportes es suficiente, en este ámbito. Lo contrario sería duplicar un organigrama inter-administraciones, cada vez más complejo que incrementa la burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamiento de las administraciones públicas). Alternativamente, se propone otra enmienda que limita su actuación e injerencia.

Consideramos que a Conferencia Sectorial de Transportes é suficiente, neste ámbito. O contrario sería duplicar un organigrama inter-administracións, cada vez máis complexo que incrementa a burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamento das administracións públicas).

Alternativamente, propónse outra emenda que limita a súa actuación e inxerencia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 204

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Justificación

Consideramos que la Conferencia Sectorial de Transportes es suficiente, en este ámbito. Lo contrario sería duplicar un organigrama inter-administraciones, cada vez más complejo que incrementa la burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamiento de las administraciones públicas). Alternativamente, se propone otra enmienda que limita su actuación e injerencia.

Consideramos que a Conferencia Sectorial de Transportes é suficiente, neste ámbito. O contrario sería duplicar un organigrama inter-administracións, cada vez máis complexo que incrementa a burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamento das administracións públicas).

Alternativamente, propónse outra emenda que limita a súa actuación e inxerencia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 205

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO I. ARTÍCULO 11

Justificación

Consideramos que la Conferencia Sectorial de Transportes es suficiente, en este ámbito. Lo contrario sería duplicar un organigrama inter-administraciones, cada vez más complejo que incrementa la burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamiento de las administraciones públicas). Alternativamente, se propone otra enmienda que limita su actuación e injerencia.

Consideramos que a Conferencia Sectorial de Transportes é suficiente, neste ámbito. O contrario sería duplicar un organigrama inter-administracións, cada vez máis complexo que incrementa a burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamento das administracións públicas).

Alternativamente, propónse outra emenda que limita a súa actuación e inxerencia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 206

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

4. El DOMOS tendrá carácter vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado y en especial condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad. Las demás administraciones lo podrán asumir cuando así lo acuerden voluntariamente. **el carácter de instrumento informativo y guía para la Administración General del Estado, quien lo aplicará de forma flexible, teniendo en cuenta y respetando, en todo caso los planes de movilidad que, en virtud de sus competencias, les correspondan a cada una de las comunidades autónomas, con quienes establecerá las relaciones de cooperación y coordinación que fueran necesarias.**

Artigo 16. O Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) e documentos complementarios.

4. O DOMOS terá carácter vinculante para todas as políticas públicas da Administración Xeral do Estado e en especial condicionará a política de axudas do Estado en materia de mobilidade. As demais administracións poderano asumir cando así o acorden voluntariamente. **carácter de**

instrumento informativo e guía para a Administración Xeral do Estado, quen o aplicará de forma flexible, tendo en conta e respectando, en todo caso, os plans de mobilidade que, en virtude das súas competencias, correspóndanlles a cada unha das comunidades autónomas, con quen establecerá as relacións de cooperación e coordinación que fosen necesarias.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 207

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 24

Texto que se propone

Artículo 24. Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.

~~2. Los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior deberán ser coherentes con el DOMOS para las Comunidades Autónomas que lo hubieran informado positivamente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16. El DOMOS servirá de instrumento de formación e información -y en su caso, de guía- para la elaboración de los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior. En ningún caso podrá vincularse la concesión de ayudas a un seguimiento mimético del DOMOS, que resulte escasamente operativo para el progreso económico y social de la Comunidad Autónoma de que se trate.~~

Artigo 24. Instrumento de planificación en materia de transportes e mobilidade das Comunidades Autónomas.

~~2. Os instrumentos de planificación aos que se refire o apartado anterior deberán ser coherentes co DOMOS para as Comunidades Autónomas que o informasen positivamente, #de acordo con o establecido no artigo 16. O DOMOS servirá de instrumento de formación e información -e no seu caso, de guía- para a elaboración dos instrumentos de planificación aos que se refire o~~

apartado anterior. En ningún caso poderá vincularse a concesión de axudas a un seguimento mimético do DOMOS, que resulte escasamente operativo para o progreso económico e social da Comunidade Autónoma de que se trate.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 208

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 42

Texto que se propone

Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad.

1. Para la prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y de los servicios de movilidad podrán utilizarse cualesquiera de los sistemas previstos en la normativa de contratos del sector público vigente, o incentivar su prestación por parte de la Administración mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

Asimismo, las administraciones podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos, **entre ellas, la creación de empresas públicas para la prestación de servicios de movilidad a la ciudadanía.**

Artigo 42. Réxime de prestación dos servizos de transporte público de persoas por estrada e servizos de mobilidade.

1. Para a prestación dos servizos de transporte público de persoas por estrada e dos servizos de mobilidade poderán utilizarse calquera dos sistemas previstos na normativa de contratos do sector público vixente, ou incentivar a súa prestación por parte da Administración mediante subvencións ou

axudas públicas nos termos permitidos polo ordenamento xurídico vixente e polo dereito da Unión Europea.

Así mesmo, as administracións poderán promover solucións innovadoras de mobilidade co fin de facer un uso eficiente dos recursos, **entre elas, a creación de empresas públicas para a prestación de servizos de mobilidade á cidadanía.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 209

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental **o de rentabilidad socio-territorial para aquellos lugares de despoblación progresiva, donde la ausencia o reducción de infraestructuras de movilidad se muestra como un fenómeno coadyuvante de la progresiva merma de población.**

b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera.

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

Artigo 52. Procedementos de avaliación das infraestruturas de transporte e transparencia.

1. Sen prexuízo do establecido na normativa sectorial de aplicación, a decisión de acometer a execución de investimentos con participación de financiamento público en infraestruturas na Rede de Estradas do Estado, na Rede Ferroviaria de Interese Xeral, nos aeroportos de interese xeral e nos portos de interese xeral cando estes investimentos son financiados polas autoridades portuarias, estará sometida ao resultado dunha avaliación ex ante dos seus efectos, que levará a cabo en dúas etapas:

a) Análise preliminar de rendibilidade socioambiental **ou de rendibilidade socio-territorial para aqueles lugares de despoboamento progresivo, onde a ausencia ou redución de infraestruturas de mobilidade móstrase como un fenómeno coadxuvante da progresiva diminución de poboación.**

b) Estudo de rendibilidade económica, social e ambiental e, no seu caso, financeira.

O resultado desta avaliación deberá permitir coñecer os beneficios netos do proxecto, incluíndo tanto aspectos internos como o seu beneficio social e ambiental, permitindo así a comparación e priorización das actuacións

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 210

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

x) Transporte de viajeros a demanda: será aquel transporte de personas considerado de servicio público, prestado por una administración atendiendo a las especiales características del territorio y a la imposibilidad de implementar servicios regulares.

Artigo 2. Definicións.

1. Con carácter xeral, para os efectos desta lei, entenderase por:

x) Transporte de viaxeiros a demanda: será aquel transporte de persoas considerado de servizo público, prestado por unha administración atendendo ás especiais características do territorio e á imposibilidade de implementar servizos regulares.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 211

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

x) Obligaciones de servicio público: cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta esencial para el desarrollo económico y social de un territorio

Artigo 2. Definición.

1. Con carácter xeral, para os efectos desta lei, entenderase por:

x) Obrigas de servizo público: calquera obriga imposta aos servizos de transporte público para cubrir un roteiro esencial para o desenvolvemento económico e social dun territorio.

Justificación

Mejora

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 15:49:10

Entrada: 5535

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 212

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

12. Tarifas reguladas. Para asegurar la accesibilidad y asequibilidad de los transportes públicos a todas las personas, así como para favorecer su competitividad y promoción frente a otros medios de transporte, se establecerán precios y tarifas reguladas que los operadores deberán respetar.

.....

Artigo 5. Principios reitores.

A acción das administracións públicas nos seus respectivos ámbitos de competencia estará guiada polos seguintes principios reitores:

12. Tarifas reguladas. Para asegurar a accesibilidade e asequibilidade dos transportes públicos a todas as persoas, así como para favorecer a súa competitividade e promoción fronte a outros medios de transporte, establececeranse prezos e tarifas reguladas que os operadores deberán respetar.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 213

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia. **Para lograrlo se mantendrá la gratuidad y/o bonificaciones en el transporte público, especialmente el ferroviario, para determinados colectivos vulnerables, juventud, personas usuarias recurrentes o personas jubiladas entre otros.**

Artigo 5. Principios reitores.

A acción das administracións públicas nos seus respectivos ámbitos de competencia estará guiada polos seguintes principios reitores:

2. Cohesión social e territorial. A planificación das políticas de mobilidade deberá poñer á cidadanía no centro das decisións favorecendo a integración económica e social de todos os cidadáns e

cidadás con independencia do seu lugar de residencia. **Para logralo manterase a gratuidade e/ou bonificacións no transporte público, especialmente o ferroviario, para determinados colectivos vulnerábeis, mocidade, persoas usuarias recorrentes ou persoas xubiladas entre outros.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 214

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 40

Texto que se propone

Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, en trayectos urbanos e interurbanos. **En este sentido, las administraciones competentes en cada caso deberán coordinarse para facilitar la adquisición de títulos de viaje intermodales que faciliten esa interconectividad y permitan reducir los precios del transporte.**

Artigo 40. Coordinación dos servizos de transporte terrestre por estrada e ferrocarril e os servizos de mobilidade.

2. As administracións públicas velarán por que os operadores de transporte terrestre por estrada e ferrocarril faciliten a intermodalidad e o uso combinado con modos de nulas emisións, como a bicicleta ou ciclo, en traxectos urbanos e interurbanos. **Neste sentido, as administracións competentes en cada caso deberán coordinarse para facilitar a adquisición de títulos de viaxe intermodais que faciliten esa interconectividad e permitan reducir os prezos do transporte.**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 215

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 49

Texto que se propone

Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.

En todo caso, las poblaciones en las que se establezcan paradas deberán ser determinadas con arreglo a la realidad específica de cada Comunidad Autónoma y de acuerdo con la administración autonómica correspondiente por cuyo territorio discurra el servicio de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

Artigo 49. Servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.

3. As paradas intermedias dos servizos de competencia estatal serán, con carácter xeral, nas poboacións principais do itinerario correspondente, sen prexuízo de que, cando así o xustifique a

demanda previsible, puidésense atender outras paradas. Ademais, as paradas intermedias deberán facilitar os desprazamentos intermodais e por iso, cando corresponda, deberán estar debidamente conectados cos portos, aeroportos, estacións de ferrocarril e outros nodos de transporte.

En todo caso, as poboacións nas que se establezan paradas deberán ser determinadas conforme a realidade específica de cada Comunidade Autónoma e de acordo coa administración autonómica correspondente por cuxo territorio discorra o servizo de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 216

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 55

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 217

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 86

Texto que se propone

Artículo 86. Datos abiertos de los servicios de transporte de personas y de movilidad.

1. ~~Los participantes en la provisión de servicios de transporte de personas y de movilidad en cualquier parte del territorio nacional, tales como operadores de transporte de personas, autoridades de transporte y proveedores de servicios de movilidad,~~ **Las administraciones públicas competentes en cada caso,** garantizarán la disponibilidad de los datos sobre servicios de transporte y movilidad definidos en el anexo I de esta ley que se encuentren en soporte digital, de forma gratuita, no discriminatoria y actualizada. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, con las características y mediante el sistema de acceso definido en el anexo I de esta ley, que podrá ser actualizado por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Artigo 86. Datos abertos dos servizos de transporte de persoas e de mobilidade.

1. ~~Os participantes na provisión de servizos de transporte de persoas e de mobilidade en calquera parte do territorio nacional, tales como operadores de transporte de persoas, autoridades de transporte e provedores de servizos de mobilidade,~~ **As administracións públicas competentes en cada caso,** garantirán a dispoñibilidade dos datos sobre servizos de transporte e mobilidade

definidos en o anexo I desta lei que se atopen en soporte dixital, de forma gratuíta, non discriminatoria e actualizada. A provisión dos datos levará a cabo en modo estandarizado, accesíbel e interoperábel, coas características e mediante o sistema de acceso definido no anexo I desta lei, que poderá ser actualizado por orde ministerial da persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 218

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 93

Texto que se propone

Artículo 93. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.

En estas aplicaciones también se implementarán prestaciones que permitan el control de accesos o el registro de viajes para el caso del necesario cumplimiento de las condiciones de uso de las bonificaciones que se establezcan, así como informaciones en tiempo real sobre los retrasos o suspensiones de servicios.

Artigo 93. Implantación de aplicacións de mobilidade como servizo e sistemas integrados de información e venda no transporte.

1. As administracións públicas fomentarán a implantación de aplicacións de mobilidade como servizo e de sistemas integrados de información e venda para o sistema de transportes público e, no seu caso, os servizos de mobilidade, priorizando os servizos de mobilidade cotiá.

Nestas aplicacións tamén se implementarán prestacións que permitan o control de accesos ou o rexistro de viaxes para o caso do necesario cumprimento das condicións de uso das bonificacións que se establezan, así como informacións en tempo real sobre os atrasos ou suspensións de servizos.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 219

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

Texto que se propone

Disposición adicional primera. El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. El Consejo Asesor estará integrado por expertos y personas profesionales independientes de reconocido prestigio en campos afines del conocimiento, con responsabilidades actuales o pasadas en el ámbito académico y universitario, en instituciones colegiales, asociaciones de otro tipo o el sector empresarial, **que no hayan prestado servicios o formado parte de empresas que hayan trabajado para las administraciones públicas en los últimos cinco años**, nombradas por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible por un período de cinco años, renovable solo una vez por un periodo similar.

Disposición adicional primeira. O Consello Asesor do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel.

2. O Consello Asesor estará integrado por expertos e persoas profesionais independentes de recoñecido prestixio en campos afíns do coñecemento, con responsabilidades actuais ou pasadas no ámbito académico e universitario, en institucións colexiais, asociacións doutro tipo ou o sector empresarial, **que non prestasen servizos ou formado parte de empresas que traballasen para**

as administracións públicas no últimos cinco anos, nomeadas pola persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel por un período de cinco anos, renovable só unha vez por un período similar.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 220

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

«Nueva Disposición Adicional.

Por razones de seguridad aérea las torres de control aeroportuarias deberán ser gestionadas directamente desde el ámbito público, prohibiéndose su gestión a través de la concesión del servicio a empresas privadas. Así mismo, aquellas torres que en este momento están gestionadas a través de concesiones por empresas privadas, una vez que terminen su período de vigencia, reverterán al control público sin que puedan volver a sacarse a concesión.»

«Nova Disposición Adicional.

Por razóns de seguridade aérea as torres de control aeroportuarias deberán ser xestionadas directamente desde o ámbito público, prohibíndose a súa xestión a través da concesión do servizo a empresas privadas. Así mesmo, aquelas torres que neste momento están xestionadas a través de concesións por empresas privadas, unha vez que terminen o seu período de vixencia, reverterán ao control público sen que poidan volver sacarse a concesión.»

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 221

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

«La administración competente en materia ferroviaria establecerá las medidas necesarias para que las operadoras y administradoras de la red ferroviaria:

1. Establezcan un plan para la eliminación de los retrasos en los horarios establecidos. Cuando estos se produzcan por circunstancias extraordinarias deberán ser, en todo caso, compensados económicamente. Además se establecerán obligaciones de informar en tiempo real sobre averías y retrasos para facilitar el uso de medios de transporte alternativos por parte de las personas usuarias.
2. Garanticen ante el aumento de demanda la oferta de más plazas disponibles por trayecto y que se incrementen el número de frecuencias para atender de forma adecuada el servicio.
3. Se establezca una limitación y política tarifaria que garantice precios asequibles y accesibles a las personas usuarias, así como la gratuidad y bonificaciones dirigidas a los colectivos vulnerables, juventud, personas usuarias recurrentes y personas jubiladas.»

«A administración competente en materia ferroviaria establecerá as medidas necesarias para que as operadoras e administradoras da rede ferroviaria:

1. Estabezcan un plan para a eliminación dos atrasos nos horarios establecidos. Cando estes se

produzan deberán ser, en todo caso, compensados economicamente. Ademais estableceranse obrigas de informar en tempo real sobre avarías e atrasos para facilitar o uso de medios de transporte alternativos por parte das persoas usuarias.

2. Garantan ante o aumento de demanda a oferta de máis prazas dispoñíbeis por traxecto e que se incrementen o número de frecuencias para atender de forma adecuada o servizo.

3. Estabelezan unha limitación e política tarifaria que garanta prezos alcanzables e accesibles ás persoas usuarias, así como a gratuidade e bonificacións dirixidas aos colectivos vulnerábeis, mocidade, persoas usuarias recorrentes e persoas xubiladas.»

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 222

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 49

Texto que se propone

Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

~~5. Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.~~

Artigo 49. Servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.

~~5. Cando unha comunidade autónoma ou entidade local propoña que un servizo de competencia estatal teña unha orixe, paradas ou destino diferentes dos inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación ao operador.~~

Justificación

Mellora

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

30-10-2024 15:49:10

Entrada: 5535

Mejora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 223

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 49

Texto que se propone

Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.

En todo caso, será preceptiva la consulta al departamento competente en materia de movilidad de la Comunidad Autónoma afectada, con el fin de ponderar las necesidades concretas de servicio público del lugar, así como tener en cuenta los planes de movilidad interior establecidos por el gobierno autónomo correspondiente.

Artigo 49. Servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.

3. As paradas intermedias dos servizos de competencia estatal serán, con carácter xeral, nas poboacións principais do itinerario correspondente, sen prexuízo de que, cando así o xustifique a

demanda previsíbel, puidésense atender outras paradas. Ademais, as paradas intermedias deberán facilitar os desprazamentos intermodais e por iso, cando corresponda, deberán estar debidamente conectados cos portos, aeroportos, estacións de ferrocarril e outros nodos de transporte.

En todo caso, será preceptiva a consulta ao departamento competente en materia de mobilidade da Comunidade Autónoma afectada, co fin de ponderar as necesidades concretas de servizo público do lugar, así como ter en conta os plans de mobilidade interior establecidos polo goberno autónomo correspondente.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 224

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 48

Texto que se propone

Artículo 48. Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

5. La Administración General del Estado podrá llegar a acuerdos o convenios con las Comunidades Autónomas con respecto a la provisión de los servicios en rutas aéreas peninsulares en las que haya obligaciones de servicio público declaradas, cuando la provisión de tales servicios se realice mediante contratación pública. En particular se podrá establecer mediante convenio entre administraciones cómo se satisfarán las obligaciones financieras asociadas a dicha contratación y a la provisión de los servicios. ~~La gestión del servicio y el control del mismo corresponderá en cualquier caso al Estado, el cual podrá en todo momento suspender temporalmente o extinguir definitivamente la declaración de las obligaciones de servicio público, si éstas dejan de cumplir el objetivo social por el que fueron declaradas. La gestión del servicio y el control del mismo~~ **corresponderá al Estado, pero la suspensión temporal o la extinción definitiva de las obligaciones de servicio público, requerirán la apertura de un necesario procedimiento de negociación con la comunidad autónoma afectada, siendo el cumplimiento del objetivo social, el elemento determinante de la decisión que finalmente se adopte.**

Artigo 48. Seguimento e avaliación das obrigacións de servizo público en transportes de

competencia estatal.

5. A Administración Xeral do Estado poderá chegar a acordos ou convenios coas Comunidades Autónomas con respecto á provisión dos servizos en roteiros aéreos peninsulares nas que haxa obrigacións de servizo público declaradas, cando a provisión de tales servizos realícese mediante contratación pública. En particular poderase establecer mediante convenio entre administracións como se satisfarán as obrigacións financeiras asociadas á devandita contratación e á provisión dos servizos. ~~A xestión do servizo e o control do mesmo corresponderá en calquera caso ao Estado, o cal poderá en todo momento suspender temporalmente ou extinguir definitivamente a declaración das obrigacións de servizo público, se estas deixan de cumprir o obxectivo social polo que foron declaradas. A xestión do servizo e o control do mesmo corresponderá ao Estado, pero a suspensión temporal ou a extinción definitiva das obrigacións de servizo público, requirirán a apertura dun necesario procedemento de negociación coa comunidade autónoma afectada, sendo o cumprimento do obxectivo social, o elemento determinante da decisión que finalmente se adopte.~~

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 225

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 46

Texto que se propone

Artículo 46. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una «Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público» que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

a) Descripción de la propuesta y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención.

b) Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos del ámbito territorial en el que se proponen las obligaciones de servicio público.

c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.

d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración.

e) Memoria sobre el cumplimiento de las condiciones definidas por el acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere el punto 3.

f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental.

g) En cualquier caso, los apartados anteriores se ponderarán con los criterios de servicio públicos establecidos en el apartado a) del precepto anterior.

2. Reglamentariamente se establecerá la metodología de análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta a la que se refiere el apartado anterior.

3. Por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, se establecerán las condiciones que deban cumplir las propuestas de establecimiento de obligaciones de servicio público para aquellos modos de transporte que se determine, en el marco de las condiciones previstas para los distintos modos de transporte en la normativa europea y en sus normas sectoriales.

4. En el caso de que la propuesta de establecimiento de una nueva obligación del servicio público sea iniciativa de una administración autonómica ~~o local~~, la elaboración de la «Propuesta de establecimiento de Obligación de Servicio Público» corresponderá a esa administración.

En el caso de entidades locales, para que la propuesta pueda ser tenida en cuenta por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, deberá contar con la conformidad de la administración autonómica correspondiente.

5. La declaración de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Con carácter excepcional, cuando concurren circunstancias especiales en un territorio o en las condiciones de conectividad que así lo justifiquen para el desarrollo económico y social de las poblaciones afectadas, podrán declararse obligaciones de servicio público que, cumpliendo la normativa europea, no cumplan las condiciones del apartado 3, cuando éstas se hubieran adoptado.

Artigo 46. Estabelecemento de obrigas de servizo público en transportes de competencia estatal.

1. Sen prexuízo do establecido na normativa sectorial, antes do establecemento dunha obriga de servizo público respecto de servizos de transporte de competencia estatal, será necesaria a elaboración dunha «Proposta de Establecemento de Obrigación de Servizo Público» que en todo caso deberá recoller os seguintes aspectos:

- a) Descrición da proposta e xustificación de que os mesmos obxectivos de mobilidade sustentábel non poden alcanzarse de maneira máis eficiente por outros modos de transporte ou por outros modos de intervención.
- b) Descrición dos servizos ofrecidos polos modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos do ámbito territorial no que se propoñen as obrigacións de servizo público.
- c) Estudo de demanda: número de persoas usuarias previstas ao ano. Estimación da porcentaxe de persoas usuarias que abandonarían o vehículo privado e da substitución e complementariedade con outros modos de transporte.
- d) Custo estimado da compensación para establecer pola administración.
- e) Memoria sobre o cumprimento das condicións definidas polo acordo do Consello de Ministros a que se refire o punto 3.
- f) Análise de rendibilidade socioeconómica da proposta, incluíndo tanto os custos e ingresos internos do proxecto, como o beneficio neto social e ambiental.

g) En calquera caso, os apartados anteriores ponderaranse cos criterios de servizo públicos establecidos no apartado a) do precepto anterior.

2. Regulamentariamente establecerase a metodoloxía de análise de rendibilidade socioeconómica da proposta á que se refire o apartado anterior.

3. Por acordo do Consello de Ministros, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel, previo informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, estableceranse as condicións que deban cumprir as propostas de establecemento de obrigacións de servizo público para aqueles modos de transporte que se determine, no marco das condicións previstas para os distintos modos de transporte na normativa europea e nas súas normas sectoriais.

4. No caso de que a proposta de establecemento dunha nova obrigación do servizo público sexa iniciativa dunha administración autonómica ~~ou local~~, a elaboración da «Proposta de establecemento de Obrigación de Servizo Público» corresponderá a esa administración.

No caso de entidades locais, para que a proposta poida ser tida en conta polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel, deberá contar coa conformidade da administración autonómica correspondente.

5. A declaración de obrigas de servizo público levará a cabo por acordo do Consello de Ministros, previo informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel

Con carácter excepcional, cando concorran circunstancias especiais nun territorio ou nas condicións de conectividade que así o xustifiquen para o desenvolvemento económico e social das poboacións

afectadas, poderán declararse obrigas de servizo público que, cumprindo a normativa europea, non cumbran as condicións do apartado 3, cando estas foron adoptadas.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 226

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 45

Texto que se propone

Artículo 45. Principios aplicables a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público.

En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado. **En todo caso, a la hora de aplicar estos principios, se ponderarán suficientemente las necesidades de equilibrio territorial e interterritorialidad en todo el Estado, con especial atención a la lucha contra la despoblación provocada por la ausencia de instrumentos de movilidad ciudadana. Asimismo, tendrán especial consideración aquellas comunidades autónomas caracterizadas por un asentamiento tradicional de la población especialmente disperso, que exigen un tratamiento equitativo con aquellas otras que parten de asentamientos poblacionales concentrados y cuyas estructuras de movilidad son más simples. Todo ello, en aras a la consecución de la necesaria igualdad entre los territorios del Estado, así como para garantizar una igualdad de oportunidades entre todas las/os ciudadanas/os a la hora de acceder a todos los servicios básicos y vivir en su propio territorio.»**

Artigo 45. Principios aplicables ás obrigacións de servizo público e aos contratos de servizo público.

No ámbito dos servizos de transporte de competencia estatal, as obrigacións de servizo público e os contratos de servizo público deberán responder aos seguintes principios específicos:

a) Necesidade e proporcionalidade da intervención pública no mercado. **En todo caso, á hora de aplicar estes principios, ponderaranse suficientemente as necesidades de equilibrio territorial e interterritorialidad en todo o Estado, con especial atención á loita contra o despoboamento provocado pola ausencia de instrumentos de mobilidade cidadá. Así mesmo, terán especial consideración aquelas comunidades autónomas caracterizadas por un asentamento tradicional da poboación especialmente disperso, que esixen un tratamento equitativo con aquelas outras que parten de asentamentos poboacionais concentrados e cuxas estruturas de mobilidade son máis simples. Todo iso, en aras á consecución da necesaria igualdade entre os territorios do Estado, así como para garantir unha igualdade de oportunidades entre todas as/os cidadás/vola a hora de acceder a todos os servizos básicos e vivir no seu propio territorio.»**

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 227

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Trenes nocturnos en conexiones internacionales y estatales

Para lograr una movilidad más sustentable se recuperarán los servicios ferroviarios de Tren Nocturno o Tren Hotel, tanto en las conexiones internacionales como dentro el Estado, que fueron suspendidos tras la declaración del estado de alarma durante la pandemia por la COVID19 como el Tren-hotel Atlántico de conexión con Madrid o el Tren-hotel Galiza de conexión con Catalunya.

Trens nocturnos en conexións internacionais e estatais

Para lograr unha mobilidade máis sustentábel recuperaranse os servizos ferroviarios de Tren Nocturno ou Tren Hotel, tanto nas conexións internacionais como dentro do Estado, que foron suspendidos despois da declaración do estado de alarma durante a pandemmia pola COVID19 como o Tren-hotel Atlántico de conexión con Madrid ou o Tren-hotel Galiza de conexión con Catalunya.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 228

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Impulso al transporte ferroviario

El Gobierno extenderá y reforzará el transporte ferroviario allí donde sea posible como alternativa de transporte colectivo, sostenible y verde dentro de la actual estrategia de descarbonización y para la reducción del uso del vehículo privado en los desplazamientos diarios de la población.

En este sentido:

1. Recuperará y reforzará los servicios ferroviarios en aquellas líneas infrautilizadas, especialmente del medio rural y de zonas despobladas, para su conexión con las cabezas de comarca, dotándolas de más frecuencias, medios materiales y personales, y acompañando con una política tarifaria permanente (incluidas bonificaciones y gratuidad para determinados colectivos) que fomente el uso del transporte ferroviario.
2. Implantación del transporte ferroviario de cercanías en aquellas áreas urbanas o metropolitanas en las que todavía no existe este servicio acompañado también en este caso de políticas tarifarias atractivas.
3. Impulso al transporte de mercancías, en especial avanzar en el corredor Atlántico, y en la adaptación de las infraestructuras ferroviarias, de todas ellas, para convertirse en autopistas ferroviarias que favorezcan el transporte.

Impulso ao transporte ferroviario

O Goberno estenderá e reforzará o transporte ferroviario alí onde sexa posible como alternativa de transporte colectivo, sostible e verde dentro de a actual estratexia de descarbonización e para a redución do uso de o vehículo privado nos desprazamentos diarios da poboación.

Neste sentido:

1. Recuperará e reforzará os servizos ferroviarios naquelas lineas infrautilizadas, especialmente do medio rural e de zonas despobladas, para a súa conexión coas cabezas de comarca, dotándoas de máis frecuencias, medios materiais e persoais, e acompañando cunha política tarifaria permanente (incluídas bonificacións e gratuidade para determinados colectivos) que fomente o uso do transporte ferroviario.
2. Implantación do transporte ferroviario de proximidade naquelas áreas urbanas ou metropolitanas nas que aínda non existe este servizo acompañado tamén neste caso de políticas tarifarias atractivas.
3. Impulso ao transporte de mercadorías, en especial avanzar no corredor Atlántico, e na adaptación das infraestruturas ferroviarias, de todas elas, para converterse en autoestradas ferroviarias que favorezan o transporte.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 229

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Planes de Transición Justa en los sectores afectados

1. Se establecerá una moratoria, compensaciones y un plan de transición justa para el sector del transporte por carretera, especialmente para el caso de empresas de transporte que operan territorios sin alternativa de transporte ferroviario de mercancías en tanto esta posibilidad no se implante de forma suficiente.
2. Se establecerá un Plan de Transición para el sector de la automoción, con la participación de todas las organizaciones sindicales que tengan la consideración legal de más representativas de acuerdo con los artículos 6 y 7 de la LOLS y más agentes sociales, el fin de abordar un plan de inversión de las Administraciones Públicas para el impulso de los coches híbridos, eléctricos, autónomos, formación de los planteles de cara a el nuevo sistema de fabricación, plan de rejuvenecimiento de los planteles, de estabilidad y dignificación de las condiciones de trabajo.
3. Se fijará asimismo un Plan de actuación encaminado a fijar las bases de una transición justa en el sector de los carburantes y biocarburantes en el que se contará con la participación de todas las organizaciones sindicales que tienen la consideración legal de más representativas y demás agentes sociales, y que incluirá las medidas necesarias para la transformación de las refinerías en biorrefinerías, así como la transición hacia los biocombustibles de segunda generación con materias primas sustentables buscando las sinergias con otras industrias para la elaboración de

subproductos o la apuesta por el biocombustible como combustible de transición en la movilidad hasta que se alcancen los objetivos marcados para la movilidad eléctrica.

Plans de Transición Xusta nos sectores afectados

1. Establecerase unha moratoria, compensacións e un plan de transición xusta para o sector do transporte por estrada, especialmente para o caso de empresas de transporte que operan territorios sen alternativa de transporte ferroviario de mercadorías en tanto esta posibilidade non se implante de forma suficiente.

2. Establecerase un Plan de Transición para o sector da automoción, coa participación de todas as organizacións sindicais que teñan a consideración legal de máis representativas de acordo con os artigos 6 e 7 da LOLS e máis axentes sociais, a fin de abordar un plan de investimento das Administracións Públicas para o impulso dos coches híbridos, eléctricos, autónomos, formación de os cadros de persoal de cara ao novo sistema de fabricación, plan de rexuvenecemento dos cadros de persoal, de estabilidade e dignificación de as condicións de traballo.

3. Fixarase así mesmo un Plan de actuación encamiñado a fixar as bases dunha transición xusta no sector de os carburantes e biocarburiante no que se contará coa participación de todas as organizacións sindicais que teñen a consideración legal de máis representativas e demais axentes sociais, e que incluírá as medidas necesarias para a transformación das refinerías en biorrefinerías, así como a transición cara aos biocombustibles de segunda xeración con materias primas sustentábeis buscando as sinerxias con outras industrias para a elaboración de subproductos ou a aposta polo biocombustíbel como combustíbel de transición en a mobilidade ata que se alcancen os obxectivos marcados para a mobilidade eléctrica.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 230

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 33

Texto que se propone

Artículo 33. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes y movilidad.

Las administraciones públicas, en desarrollo de sus competencias, promoverán, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias:

c) La extensión de los puntos de recarga para vehículos eléctricos, especialmente para favorecer desplazamientos de larga distancia.

Artículo 33. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios y instalaciones vinculados al sistema de transportes y movilidad.

Las administraciones públicas, en desarrollo de sus competencias, promoverán, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias:

c) La extensión de los puntos de recargo para vehículos eléctricos, especialmente para favorecer desplazamientos de larga distancia.

Justificación

Mejora

Mellora

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 231

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA

Justificación

Se propone la eliminación de la disposición adicional tercera para que el Consejo Nacional de Transportes Terrestres mantenga su naturaleza de órgano de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transporte, como dispone el artículo 36 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 232

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

Texto que se propone

Nuevo apartado al artículo 33 (c):

c) El establecimiento de estaciones de recarga eléctrica ultrarrápida - electrolineras - suficientes y necesarios para que la electromovilidad, especialmente en larga distancia y transporte de mercancías, se desarrolle con normalidad en todo el territorio

Justificación

El desarrollo de la movilidad eléctrica necesita de un impulso por parte de la Administración. Se considera necesario distinguir entre los puntos de recarga situados en estaciones de dispensación de combustibles fósiles para vehículos (gasolineras) y las infraestructuras diseñadas únicamente para la recarga rápida y ultrarrápida de vehículos eléctricos (electrolineras).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 233

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL NOVENA

Texto que se propone

Disposición adicional novena. Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010, por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno central pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las grandes estaciones e infraestructuras de acceso público vinculadas con la recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan. Asimismo, se establecerán indicaciones físicas en las vías de comunicación de titularidad estatal que indiquen la ubicación de los puntos de recarga en las estaciones que estén operativas, así como las distancias hasta las mismas y hasta las próximas más cercanas. Los datos sobre la localización y funcionamiento de las estaciones de recarga eléctrica se publicarán también en formato digital, a efectos de que los usuarios de vehículos eléctricos puedan disponer de información en tiempo real sobre aquellos puntos de recarga que se encuentren operativos en el conjunto del territorio nacional»

2. Según lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico regulará el contenido y la forma de remisión de la información sobre los puntos de acceso público para recarga eléctrica por parte de los proveedores de dichos servicios, al objeto de su integración en:

a) El Punto de acceso nacional de información de tráfico en tiempo real, contemplado en el Reglamento Delegado (UE) 2015/962, relativo al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real, creado por la Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, y gestionado por la Jefatura Central de Tráfico.

b) El Punto de acceso nacional de transporte multimodal, contemplado en el artículo 91 de esta ley y en el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, de la Comisión, de 31 de mayo de 2017, relativo a los servicios de información sobre desplazamientos multimodales, y gestionado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

Facilitar una prestación más eficaz del servicio de recarga a los usuarios de vehículos eléctricos, aprovechando también las nuevas tecnologías digitales disponibles.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 234

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Fomento de la movilidad sostenible en las islas de Mallorca, Menorca, Eivissa y Formentera.

Se establecerán las siguientes medidas específicas de movilidad sostenible:

- 1) El estado establecerá un convenio de colaboración con la CAIB para el fomento de la movilidad sostenible e la isla de Mallorca incluyendo específicamente la financiación de las infraestructuras ferroviarias previstas en el plan director de movilidad.
- 2) El estado establecerá un convenio de colaboración con los Consells de Menorca, Eivissa y Formentera para el fomento de la movilidad sostenible en cada una de las islas.
- 3) Los convenios de colaboración establecidos en los untos 1 2 tendran carácter plurianual y serán aprobados en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley
- 4) Al finalizar cada uno de los convenios se pondrá en marcha un proceso para su renovación.

Justificación

La insularidad que vive la ciudadanía de las Illes Balears requiere de mecanismos de compensación y de garantizar la igualdad de oportunidades

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 235

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Armonizar, en base al interés general y la justicia social y ambiental, el Impuesto sobre el valor (IVA) al sector de la aviación y de los cruceros al resto de medios de transporte público

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 236

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Elaboración de un plan de viabilidad y redimensionamiento del sobredimensionado e insostenible sistema aeroportuaria y portuario del estado españolZ

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 237

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional xx. Transparencia de los algoritmos de las plataformas de movilidad relativos al establecimiento de precios.

De conformidad con el artículo 5 de la presente Ley, en orden a garantizar la protección de los derechos digitales de los ciudadanos, así como la transparencia y equidad en el establecimiento automatizado mediante instrumentos algorítmicos de los precios de los servicios de transporte y movilidad, las plataformas digitales a través de las cuales sean contratados servicios de transporte discrecional de viajeros quedan obligadas a:

- a) No utilizar datos individualizados de los usuarios que respondan a características contextuales, personales, de renta o socioeconómicas que sirvan para determinar directa o indirectamente su disponibilidad a pagar en la configuración del algoritmo para personalizar los precios, tales como, entre otros, su nacionalidad, lugar de residencia, de establecimiento o de solicitud del servicio o tipo, antigüedad o nivel de carga del dispositivo electrónico utilizado, de cara a evitar discriminaciones injustificadas entre los mismos.
- b) No utilizar el resto de datos individualizados del comportamiento de los usuarios en la configuración del algoritmo para 3 personalizar los precios, sin el consentimiento expreso del usuario y sin ofrecerle la alternativa de un precio anonimizado.
- c) Presentar un informe semestral al Ministerio de Transporte y Movilidad Urbana en el que se expliquen las técnicas de elaboración de perfiles de consumidores para el establecimiento de las

tarifas.

d) Someter dicho informe a una auditoría independiente para que evalúe la integridad y exactitud de la descripción proporcionada.

e) Mantener publicada y actualizada, a disposición del usuario y de manera suficientemente comprensible para el ciudadano, la descripción de las variables fundamentales que determinan el funcionamiento del algoritmo de precios.

f) El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá adoptar o proponer las medidas que correspondan en relación con la garantía de sostenibilidad y equidad para el usuario de los algoritmos de determinación de precios de los servicios de transporte discrecional contratados mediante plataformas digitales, en particular en situaciones de vulnerabilidad del usuario.

Justificación

Debe promoverse a nivel regulatorio que los algoritmos utilizados para la determinación de precios sean productivos y no extractivos. Así, por una parte, dentro del conjunto de datos de los usuarios que en la actualidad los servicios de transporte contratados a través de plataformas digitales utilizan para calcular los precios de los algoritmos, puede distinguirse entre el alcance de los distintos datos relativos a las características de los usuarios. No todos estos elementos deberían ser admisibles para fijar los precios mediante algoritmos automatizados; en particular, no deberían serlo aquellos que de manera directa o indirecta señalicen el nivel de renta, de urgencia o, en definitiva, de disponibilidad a pagar de un usuario concreto frente a otros; por ejemplo, la implicación socioeconómica de las zonas desde las cuales se solicitan los servicios, el tipo de teléfono móvil desde que se solicitan o el nivel de batería del terminal en el momento de la solicitud.

Por otra parte, es relevante poner de manifiesto la praxis que se viene desarrollando por parte de estas plataformas en materia de determinación algorítmica de precios, en particular en situaciones de vulnerabilidad de los usuarios. Prácticas que hacen aconsejable abordar la cuestión de la transparencia del algoritmo de determinación de precios.

- Por un lado, la falta de transparencia y la discrecionalidad con la que se determinan los precios de los servicios de VTC hace que los precios sean totalmente impredecibles para el usuario. Lo anterior se demuestra en los dos estudios realizados por Games Economics 1) Análisis de los precios de los servicios VTC contratados a través de plataforma en Madrid: formación de precios y volatilidad, 2) Efectos del festival de música Mad Cool sobre los precios de los servicios de taxi y VTC en la ciudad de Madrid.

- El análisis de una muestra de precios de VTC correspondiente a trayectos en el municipio de Madrid, del primer estudio, pone de manifiesto que los precios de VTC son discrecionales e inconsistentes, que la variabilidad en los precios de VTC es muy superior a la de los precios del taxi y que los precios de VTC superan a los precios del taxi cuando aplican el suplemento de alta

demanda y la elevada correlación entre precios de distritos VTC hace que un cliente no pueda evitar los precios altos contratando el servicio con otro VTC. Estas conclusiones se ratifican tanto en el estudio elaborado por FACUA Sevilla titulado ¿Cuánto cuesta viajar en taxi y VTC? Análisis del precio de las diferentes alternativas de transporte en automóvil público en Sevilla como en el estudio elaborado por el Observatorio de Trabajo, Algoritmo y Sociedad titulado Auditoría adversarial de plataformas de alquiler de vehículos. Cumplimiento algorítmico de la legislación sobre competencia trabajo y consumo en España.

- Este modelo para el establecimiento de los precios de los servicios de VTC acaba, por tanto, resultando pernicioso para la ciudadanía; en particular, ante situaciones de vulnerabilidad. En este sentido, el segundo estudio de Games Economics, centrado en analizar la variación de los precios tanto de VTC como de taxi el MadCool, muestra que, en el contexto de un evento multitudinario que implica una alta demanda de transporte urbano, los precios de los servicios de VTC se incrementan exponencialmente, no solo en las zonas del festival, sino en toda la ciudad de Madrid.

Finalmente, en los últimos años se ha incrementado la indagación regulatoria de las plataformas digitales intermediarias de servicios. Sin embargo, las plataformas de servicios de movilidad han quedado fuera tanto del examen como del cumplimiento de obligaciones, tanto a nivel comunitario como nacional. Por ejemplo, en el Digital Markets Act, a efectos de protección de los consumidores en los entornos digitales, se establece en su artículo 15 que los guardianes de acceso (Alphabet, Amazon, Apple, ByteDance, Meta, Microsoft), designados el pasado 5 de septiembre de 2023, están obligados a presentar informes a la Comisión como parte de sus obligaciones, concretamente para informar sobre técnicas de elaboración de perfiles de consumidores. Estos informes deben describir, de manera detallada y transparente, la información relevante sobre todas las técnicas utilizadas para la elaboración de perfiles de consumidores aplicadas a, o a través de, cualquier servicio de plataforma principal ofrecido por los “guardianes”.

Así mismo, se obliga a que los guardianes presenten esta descripción a una auditoría independiente para que evalúe la integridad y exactitud de la descripción. Sin embargo, las plataformas de servicios de movilidad tales como Uber o Cabify, no están sujetas a dichos requerimientos. Así mismo, la propuesta de Reglamento de Inteligencia Artificial no propone procedimientos de evaluación de los algoritmos utilizados por plataformas digitales de servicios de movilidad, sino que establece la obligación de que quienes implementen sistemas de IA de alto riesgo realicen una evaluación del impacto en los derechos fundamentales antes de poner en uso un sistema de IA.

Por su parte, el Reglamento de Protección de Datos en los artículos 21 y 22 establece el derecho de los ciudadanos a no ser objeto de elaboración de perfiles ni de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado, incluida la elaboración para mercadotecnia directa. Aun así, no se establecen obligaciones específicas sobre la transparencia del algoritmo utilizado por las plataformas digitales intermediarias de servicios de movilidad con el cual establecen los precios de los trayectos y los procesos automatizados de decisión en el ámbito laboral.

Igualmente, el reciente Reglamento de Datos (Data Act) establece que los terceros deben

abstenerse de utilizar datos para elaborar perfiles de personas, a menos que dichas actividades de procesamiento sean estrictamente necesarias para proporcionar el servicio solicitado por el usuario, incluso en el contexto de la toma de decisiones automatizadas. Sin embargo, no establece requisitos de transparencia ni de evaluación de los elementos de la configuración del algoritmo.

Por todo ello, con el fin de prevenir y mitigar los riesgos de las innovaciones tecnológicas en materia de movilidad y el uso del algoritmo por parte de las plataformas es indispensable que se someta a auditoría pública los algoritmos de dichas plataformas con el fin de determinar el uso de los datos de entrenamiento para que no vulneren, por un lado, los derechos de los ciudadanos.

En ese sentido, es fundamental que la Ley de movilidad sostenible incluya obligaciones explícitas para las plataformas digitales intermediarias de servicios de transporte y movilidad la prohibición del uso de datos de las características personales o socioeconómicas de los usuarios para establecer las tarifas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 238

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional xx. Garantía del principio de no regresión en materia ambiental.

Las Administraciones Públicas velarán por el cumplimiento de los principios rectores establecidos en el artículo 5 de la presente Ley y, en particular, los aplicables en materia medioambiental del apartado cuarto de dicho artículo. En todas las actividades de transporte y movilidad cuyo acceso esté sujeto a autorización previa o control administrativo resultará necesario determinar el impacto ambiental y en la movilidad sostenible de la actividad en cuestión.

De conformidad con lo establecido en el párrafo anterior, cuando la actividad venga sujeta, conforme a su normativa específica, a la verificación de condiciones de impacto ambiental o de congestión urbana en el marco de los procedimientos correspondientes, dichas condiciones serán las que resulten aplicables en el momento de la resolución, con independencia del momento en el que dichas autorizaciones fueran solicitadas.

En el caso de que, entre la iniciación y la resolución de un procedimiento administrativo, o bien entre aquella y la revisión de dicho procedimiento, se hubiesen modificado las exigencias de carácter medioambiental, se conferirá un 7 plazo razonable al interesado, que no podrá exceder de 1 mes, para desistir de su solicitud o justificar el cumplimiento de dichos requisitos.

Justificación

La regulación crecientemente incluye, y seguirá incluyendo, la necesidad de aplicar condiciones medioambientales y de congestión a las condiciones de movilidad de, en particular, los entornos urbanos. Estos requisitos, en sus distintos tipos y modalidades, conforman umbrales de protección medioambiental que, con arreglo al principio de no regresión, no pueden subvertirse en el contexto de la tramitación diferida de procedimientos de autorización, tras una suspensión o una retroacción de las actuaciones consecuencia de una revisión judicial efectiva varios años después de la solicitud original.

Los requisitos materiales y de congestión resultan aspectos materiales que han de cumplirse en el momento del otorgamiento -en su caso- de los títulos que permitan el acceso a determinadas actividades de transporte; incluso si este tiene lugar con clara posterioridad al momento original de la solicitud, por las vicisitudes mencionadas

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 239

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional xx. Modificación de la Disposición Transitoria del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

El apartado 3 de la disposición transitoria única de dicho Real Decreto-Ley queda redactado de la siguiente manera:

3. Lo dispuesto en los apartados anteriores regirá igualmente para las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que deban otorgarse después de la entrada en vigor de este real decreto-ley en virtud de solicitudes anteriores a esta fecha, incluidas las presentadas al amparo de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, siempre y cuando se acredite por el titular de la autorización la realización con carácter previo a la solicitud de las inversiones necesarias y que se compensan mediante esta disposición.

Para esas autorizaciones, el plazo de cuatro años establecido en el apartado 1 y el de tres meses señalado en el apartado 2.a) se contarán desde el día en que sean otorgadas, siempre y cuando el titular de la autorización sea el solicitante original.

Justificación

En relación con la actividad de vehículos con conductor, el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre estableció un plazo de cuatro años de vigencia para poder seguir desarrollando transporte urbano con arreglo a las autorizaciones estatales de arrendamiento de vehículos con conductor previas a la entrada en vigor de dicha norma.

Este plazo se configuró como un período de indemnización, como compensación por los perjuicios que la nueva definición del ámbito territorial de las autorizaciones pueda ocasionar a los titulares de las autorizaciones otorgadas con arreglo a la normativa anterior.

Teniendo por tanto esta medida un carácter indemnizatorio en atención a las inversiones y costes económicos en que el solicitante de la autorización pudiese haber incurrido de cara a decidir dicha solicitud, hace como poco casi seis años, carecería de todo sentido que dicho plazo de cuatro años indemnización continuase siendo aplicable, tanto tiempo más tarde, desde el momento en que eventualmente se otorgue la misma. Ello, tanto más cuanto el solicitante original no fuese el mismo que el titular de la expectativa actual sobre la autorización aún no emitida.

Debe tenerse en cuenta que el gran volumen de solicitudes de autorización en el momento inmediatamente anterior a la aprobación de dicha norma, en su momento denegadas con arreglo a las normas vigentes, quedaron judicializadas, habiéndose determinado por parte de los Tribunales la ilegalidad de dichas denegaciones y por tanto ordenándose la obligación de retomar la tramitación de los procedimientos.

Todo ello ha generado una casuística de fraude palmario de ley, por la cual, ante la imposibilidad de los solicitantes de hacer efectivos los requisitos para obtener eventualmente la autorización -en particular la aportación de los vehículos- se están transmitiendo a terceros a título oneroso, la expectativa sobre dichas autorizaciones, por montantes económicos considerables. También se están utilizando instrumentos procesales en los juicios que quedan pendientes, como la sucesión procesal, para poder secuenciar la salida de dichas autorizaciones.

En este contexto resulta imperioso clarificar que el período de indemnización mencionado solo será aplicable cuando el titular de la autorización fuese el solicitante original de la misma.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 240

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

(...)

e) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas o ciclos, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, **taxis** y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

(...)

p) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

p bis) Servicios de movilidad pública: servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público.

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un ~~contrato público~~ **contrato públicamente**

accesible entre prestador y usuario con cualquier clase de vehículo.

(...)

Justificación

El taxi también forma parte del tipo de vehículos que pueden tener acceso a carriles reservados. No se entiende su exclusión de esta definición.

Por otra parte, para poder implantar de una manera adecuada los principios de la Ley a lo largo de su articulado, resulta necesario introducir la movilidad pública como categoría general de servicios de movilidad, vinculados al ejercicio del servicio público, con independencia de la modalidad de transporte de que se trate.

La consideración holística, global, de la movilidad pública, configurada como conjunto de servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público, permitirá asegurar una visión integrada y garantista de dicha dimensión en los distintos instrumentos de planificación y ejecución de la movilidad.

Por otra parte, la terminología “contrato público” puede ser equívoca porque puede vincularse a los llamados “contratos del sector público” y es mucho más claro definir que los servicios de transporte público de personas a la demanda se prestan en el marco de un “contrato públicamente accesible entre prestador y usuario”.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 241

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Pueyo Sanz, Jorge

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 49

Texto que se propone

Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de las previsiones contenidas en esta ley, los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal se regirán por lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo, por la reglamentación de la Unión Europea sobre servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, y por la legislación general sobre contratación del sector público que resulte de aplicación.

Si dichos contratos adoptasen la modalidad de contrato de servicios en el sentido definido en el artículo 17 de la Ley 9/2017 se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017.

2. Los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino

diferente.

~~3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.~~

4. Los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que estén íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico, no se prestarán con carácter exclusivo si así se establece tanto en el pliego del contrato estatal como en el correspondiente de la comunidad autónoma.

5. Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.

6. Cuando entre dos Comunidades Autónomas existan, por razones históricas o de cualquier otro tipo, relaciones de movilidad cotidiana que no afecten a las poblaciones que, con carácter general, atienden los servicios de competencia estatal, las Comunidades Autónomas correspondientes, con la participación, en su caso, de las entidades locales, deberán establecer los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas. Será necesario, en su caso, que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

La Administración General del Estado podrá participar en la financiación de estos servicios.

7. Los servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal deberán facilitar el transporte de bicicletas en la medida que sea posible, y, en cualquier caso, informar de forma clara de la posibilidad y las condiciones de transporte para bicicletas en los puntos y portales de venta de billetes.

Justificación

Se propone la supresión del art. 49.3, que recoge la eliminación de las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal de transporte público regular de personas por carretera (es decir, los autobuses), dado que esta medida resulta ser contraria al 'Estado de 30 minutos', y que perjudicaría a 151 municipios de Aragón que se quedarán sin parada de autobús (afectando a 115.651 aragoneses y aragonesas del medio rural), así como a otros muchos territorios del Estado. No podemos olvidar que la movilidad es un derecho básico a partir del cual se ejercen todos los demás derechos: ir al trabajo, ir a los centros sanitarios, ir de compras, sanidad, educación, ocio,

deporte, para cualquier cosa necesaria para desarrollar la vida. Y que más de cien mil aragoneses (y centenares de miles en todas las comunidades autónomas) van a estar condenados a hacer transbordos. Para llegar a lugares donde ya costaba veinte o treinta minutos, a partir de ahora van a pasar horas, y eso es un perjuicio para la vida de la gente.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 242

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Pueyo Sanz, Jorge

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Texto que se propone

Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél.

~~En este mismo plazo de dos años, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.~~

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión de servicios del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de 6 meses

desde la fecha de su aprobación. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Los nuevos contratos de concesión de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

4. En las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios, se aplicarán las siguientes reglas:

a) El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.

b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio a un operador distinto, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.

c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios podrán serán objeto de tramitación urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 119 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.

Justificación

En coherencia de la enmienda anterior que suprime el apartado 3 del artículo 49, que establece la eliminación de paradas intermedias en los servicios de autobuses de competencia estatal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 243

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

Texto que se propone

Apartado nuevo al artículo 49 Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

7. Los vehículos de transporte de pasajeros por carretera con título habilitante de cualquier país miembro de la UE y cuya principal actividad sean las rutas internacionales, podrán hacer en España paradas para recoger y dejar viajeros en cualquier localidad, en cumplimiento del Reglamento (CE) número 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009. Para garantizar la condición de internacional de la línea que se establece en dicho reglamento, el porcentaje de cabotaje realizado en el territorio español no podrá exceder el 49% del total de pasajeros transportados.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 244

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

A INSTANCIA DEL DIPUTADO

Pueyo Sanz, Jorge

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 58

Texto que se propone

Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ)

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, o protección social ~~o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano~~, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

2. La asignación de los recursos del Fondo se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 60 en lo relativo a los costes operativos, y atendiendo al orden de prioridad que se recoge en el apartado 1.

3. Una parte del fondo se destinará al sostenimiento económico de servicios de transporte de competencia autonómica en territorios afectados por el reto demográfico, atendiendo en su distribución a la superficie territorial afectada, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

Justificación

Se propone aclarar la redacción del art. 58, relativo al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible; un fondo que preveía la posibilidad («podrá destinarse», se dice) de atender al sostenimiento económico, entre otros objetivos, de la «protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano». En este sentido, esta enmienda convierte dicho fondo en obligatorio y establece que su distribución entre las comunidades autónomas se realice teniendo en cuenta la superficie territorial que deba atenderse.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 245

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

Texto que se propone

Adición de un nuevo punto 6 en el artículo 27: 6. A efectos de incentivar el cumplimiento a lo dispuesto en el punto 3 de este mismo artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados y empleadas entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, estarán exentos de ser considerados rendimientos del trabajo en especie y exentos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, siempre y cuando esté disponible para todos los empleados y empleadas y sean utilizados principalmente para ir al trabajo. Así mismo, cuando estos servicios no sean de uso gratuito para el empleado o empleada, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados o empleadas tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre las Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bus del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 246

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

Texto que se propone

Al final del punto 4 del artículo 28: 4.Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas. Estos mecanismos de financiación cubrirán los gastos incurridos en, entre otros, el diagnóstico previo, la elaboración de los planes de movilidad y la puesta en marcha de las medidas previstas en dichos planes

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 247

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional. Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio para ampliar el concepto de retribución flexible relacionada con la movilidad. Se añade un nuevo apartado c) al artículo 42.2 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio. “c) los servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, siempre y cuando estén disponibles para todos los empleados y sean utilizados principalmente para ir al trabajo” Se modifica el apartado e) del artículo 42.3 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, que queda redactado de la siguiente manera: “e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros y servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2 de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar los citados servicios, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente”.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 248

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.
2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia.
3. Igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad de trato y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.
4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:
 - a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones

que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Garantizar la total descarbonización del sector, la eficiencia energética mediante el uso de energías de origen renovable, y el respeto al entorno natural y urbano.

d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

e) Priorizar el transporte público colectivo frente a el transporte privado e individual.

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva.

6. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.

7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.

8. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de Administración Pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras.

9. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de movilidad estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima, la conservación de la biodiversidad y la calidad ambiental, (ii) la política y normativa europea sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.

10. Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadana, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando al ciudadano y ciudadana en el centro de las decisiones.

11. Fomento del urbanismo de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades y pueblos con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de asentamiento urbano y territorial, actividades productivas y de transporte para fomentar el urbanismo de proximidad, de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los asentamientos urbanos sostenibles.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 249

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 7

Texto que se propone

Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

Los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible serán los siguientes:

- a) El establecimiento de objetivos, metodologías e instrumentos de seguimiento de las políticas de transporte y movilidad desarrolladas por las administraciones, a través del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.
- b) La coordinación de los servicios de transporte y movilidad en el territorio.
- c) El impulso y la coordinación de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad. En el ámbito de los títulos de transporte se estableciera el “billete único”, es decir, una única tarjeta de transporte para todo el territorio estatal y para todos los modos de transporte público colectivo; tarjeta única de transporte que también facilite los desplazamientos por el resto de la Unión Europea.
- d) El impulso y la coordinación de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad.
- e) El apoyo en la toma de decisiones y definición de políticas coordinadas en materia de movilidad e

inversiones.

f) La implementación de un sistema que permita suministrar información al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el artículo 14.

g) La salvaguarda de los principios rectores del sistema de movilidad regulados en el artículo 5.

h) El seguimiento de los planes de movilidad sostenible, de los planes de movilidad sostenible al trabajo, así como otros instrumentos de planificación a los que se hace referencia en el capítulo 2 del título II.

i) La gestión integrada del sistema desde criterios de seguridad (seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad), calidad y eficiencia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 250

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. . En el plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas, sus agregados y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 100 personas trabajadoras o 50 por turno. Los centros de trabajo deberán designar un Gestor de movilidad. El Gestor de movilidad deberá dedicarse a facilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo. Al mismo tiempo, será el interlocutor con la autoridad pública para hacer el seguimiento de la implantación del Plan y los resultados. A través de la Agencia de Fomento de la Movilidad Sostenible al trabajo (propuesta en el artículo 21 del presente anteproyecto Ley) se realizará un Programa de formación y soporte técnico de los Gestores de movilidad de los centros de trabajo que materializan las Comunidades Autónomas

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 251

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 250 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 200.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 252

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 34

Texto que se propone

Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 200.000 habitantes, en función de la disponibilidad presupuestaria. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. En los municipios de menos de 200.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere en el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de emisiones nulas, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación del espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 253

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

En todo el Proyecto

Texto que se propone

Se propone la supresión de todas las expresiones en que concurre un desdoblamiento artificioso para aludir a los dos sexos en todo el proyecto de Ley.

Justificación

El uso del llamado «lenguaje inclusivo» es una tendencia deliberadamente impulsada por determinados sectores políticos para imponer en todo tipo de textos, incluidos los jurídicos, su propia ideología. La norma gramatical marcada por la Real Academia Española, así como una elemental economía del lenguaje y el propio sentido común, demandan que los textos legales sean firmemente preservados de la mencionada tendencia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 254

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

a) Accesibilidad: condición que han de reunir los medios, infraestructuras y servicios de transporte para poder ser utilizados y comprendidos por todas las personas, con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

b) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de movilidad activa.

c) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de

más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte.

e) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas o ciclos, **ciclomotores**, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

f) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible.

g) Costes externos: costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan en el precio y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.

Se podrán considerar costes externos, entre otros, los derivados de accidentes, congestión, contaminación atmosférica, contaminación de las aguas, cambio climático, ruido, ocupación y fragmentación del territorio, pérdida de biodiversidad, reducción de la conectividad ecológica y deterioro de la naturaleza, generación de desigualdad social.

h) Gestión de la demanda de movilidad: políticas, estrategias y planes que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible.

i) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación y formación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchas personas usuarias, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.

j) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido, en todo caso, el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

k) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta o ciclo.

l) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de discapacidad, nivel de renta, lugar de residencia, edad, sexo, género,

o pertenencia a un determinado grupo social.

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.

n) Nodo Logístico: área geográfica de intercambio modal de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba las terminales de transportes de mercancías, los centros de transporte por carretera, las instalaciones ferroviarias de intercambio modal, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferroportuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente.

p) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.

r) Servicios de movilidad de conexión al ferrocarril: servicios de movilidad por carretera especialmente concebidos para permitir el enlace con un servicio ferroviario.

s) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

t) Servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»: servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.

u) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.

v) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.

2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del título V, se entenderá por:

a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.

b) Comisión de personas expertas en movilidad: grupo de expertos en movilidad y transportes seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.

c) Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad («espacio controlado de pruebas»): conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se registrará bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.

d) Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas («Oficina»): la Secretaría de Estado de

Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.

e) Promotor: cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

f) Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto»): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

Justificación

Se propone la adición del término ciclomotor en la definición ya que su omisión implicaría que estos vehículos no pudiesen circular por los carriles, vías o plataformas reservadas, tal y como se encuentra previsto en Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 255

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 4

Texto que se propone

Artículo 4. Derecho a la movilidad ~~sostenible~~.

1. Se reconoce el derecho de todos los ~~españoles ciudadanos y las ciudadanas~~ a disfrutar de un sistema de movilidad ~~sostenible~~ y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales, **laborales** y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas **geográficas** afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana.
2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.
3. El sistema de movilidad definido en el apartado anterior constituye un elemento esencial para mejorar la calidad de vida de los ~~españoles ciudadanos y las ciudadanas~~ y sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo, la formación, los bienes y servicios, la cultura, el ocio y las demás actividades cotidianas. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, asequible, eficiente, accesible, ~~socialmente inclusivo~~ y respetuoso con **las necesidades de las personas**, la salud ~~de estas~~ y el medio **natural en el que estas se desenvuelvan** ~~ambiente~~, integrando además soluciones digitales para facilitar estos objetivos.

4. El sistema de movilidad **será un sistema multimodal plenamente integrado que aprovechará los distintos modos de transporte que favorecerá** ~~facilitará~~ la movilidad activa **a través de todos los medios de transporte públicos y privados existentes, incluidos los regulares, discrecionales o a la demanda., y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida, y servicios de movilidad colaborativa.**

5. El sistema de movilidad deberá desarrollarse en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial y la calidad de vida.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 256

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Artículo 5. Principios rectores.

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.
2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a las **personas ciudadanas** en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los **españoles ciudadanos y ciudadanas** con independencia de su lugar de residencia.
3. Igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad **entre todos los españoles** de trato y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.
4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles, **ajustándose a las necesidades y capacidades de España**. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, **ajustándose a las necesidades y capacidades de España**, ~~reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.~~

b) Fomentar ~~una transición justa a los~~ nuevos modelos de movilidad, **adoptando a tal efecto medidas y políticas basadas en la libertad de elección del medio de transporte por los usuarios**, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar ~~la descarbonización,~~ la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva.

6. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.

7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.

8. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de Administración Pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras.

~~9. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de movilidad estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima, la conservación de la biodiversidad y la calidad ambiental, (ii) la política y normativa europea sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.~~

1

~~10.~~ **9.** Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas ~~con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadana, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a~~ **todos los españoles** ~~toda la ciudadanía,~~ actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando al ciudadano ~~y ciudadana~~ en el centro de las decisiones.

~~11.~~ Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

Justificación

Se introducen las siguientes mejoras técnicas:

1. En primer lugar, siguiendo la Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa, se introducen mejoras ortográficas conforme a las normas de la Real Academia Española (directriz 102). En este sentido, se recuerda que el uso de desdoblamientos («los ciudadanos y las ciudadanas») se considera artificioso e innecesario desde el punto de vista lingüístico, por lo que se sustituye por españoles, que son los destinatarios de la norma.
2. En segundo lugar, se suprime la referencia concreta referencia a la «identidad de género» u otros tipos de discriminación, puesto que esas distinciones son puramente ideológicas.
3. En tercer lugar, se suprime el punto 9 («Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España») al entender que puede entrar en conflicto con el punto 5 («Servicio al desarrollo económico sostenible»). En este sentido, cabe señalar que debe priorizarse el «desarrollo económico sostenible nacional» por encima del cumplimiento de cualquier compromiso internacional que pueda suponer un menoscabo del bienestar y prosperidad de los españoles. De igual forma se ha añadido la previsión sobre la que toda la estrategia de movilidad debe sostenerse, como es que debe tenerse en cuenta las necesidades y las capacidades de España.
4. En cuarto lugar, se suprime el punto 11 («Fomento de la ciudad de proximidad») al entender que el concepto de «ciudad de proximidad» puede esconder, so pretexto de combatir el «cambio

climático», una idea de «planificación estatal» de la vida de los ciudadanos incompatible con el libre ejercicio de sus derechos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 257

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 6

Texto que se propone

Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir la coordinación, la colaboración, la evaluación y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.
2. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible responde a una acción coordinada y cooperativa de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las entidades locales y podrá contemplar medidas en todas las áreas que afectan a la movilidad y los transportes, tanto de personas como de mercancías, respetando el reparto competencial vigente.
3. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible facilita la participación de los sectores productivos, el ámbito académico y la sociedad civil en la definición de las políticas de transporte y movilidad.
4. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:
 - a) La Conferencia Sectorial de Transportes.
 - b) ~~El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

c) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

d) El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

e) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.

Justificación

En coherencia con restantes enmiendas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 258

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO I. ARTÍCULO 9

Justificación

Se suprime la creación de un nuevo órgano en tanto que sus funciones serán asumidas bien por la Conferencia Sectorial de Transportes e Infraestructuras, bien por el Consejo Superior de Movilidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 259

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Justificación

En coherencia con restantes enmiendas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 260

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO I. ARTÍCULO 11

Justificación

En coherencia con restantes enmiendas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 261

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Justificación

La norma que se pretende aprobar quiere imponer a las empresas de más de 500 trabajadores la obligación de elaborar un plan de movilidad sostenible, lo que implicará una carga burocrática añadida para las empresas así como mayores costes para las mismas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 262

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 97

Justificación

No es necesario regular esa posibilidad en las comunidades autónomas, dentro los nodos logísticos contemplados en el artículo 96 se cubren aquellos que puedan serlo a nivel autonómico.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 263

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

Justificación

Mejora técnica para eliminar la proliferación de organismos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 264

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA

Justificación

Mejora técnica para refundir esta Conferencia Sectorial con la de Transporte.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 265

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA

Justificación

La integración propuesta diluye al Consejo Nacional de Transportes Terrestres como órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes. Igualmente, resta valor a un órgano independiente y altamente representativo de todo el sector.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 266

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA

Justificación

Mejora técnica en coherencia con enmiendas restantes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 267

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SÉPTIMA

Justificación

Mejora técnica en coherencia con el resto de las enmiendas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 268

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Justificación

La propuesta de habilitar legalmente a los municipios para introducir voluntariamente una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) complementa al mandato contenido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, según el cual los municipios de más de 50.000 habitantes (y aquellos de más de 20.000 habitantes que superen los límites de contaminación establecidos) deberán establecer ZBE antes de 2023.

En este sentido, se considera que, junto con los efectos negativos que supone de por sí el establecimiento de ZBE (restricción de la libertad de circulación, limitación del crecimiento económico y discriminación de las clases medias trabajadoras), la referida propuesta inevitablemente generará desigualdades entre los españoles por razón de residencia, así como la competencia fiscal entre los diferentes municipios.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 269

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN FINAL TERCERA. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

Justificación

Mejora técnica en coherencia con la enmienda propuesta al artículo 27.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 270

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 14

Texto que se propone

Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

1. Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como instrumento digital del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible bajo la dirección del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. Con él se trata de garantizar la disponibilidad para todas las administraciones y en las condiciones que se establezca reglamentariamente, para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas indicadas desde la Oficina del Dato, integrada dentro de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial.
2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16.
3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de

personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.

4. A los efectos de incorporar los servicios de transporte y movilidad de personas, el EDIM integrará la información recogida en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal al que se refiere el artículo 91.

5. Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, previo informe de la Conferencia Sectorial de Transportes, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de accesibilidad universal. Asimismo, establecerá el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.

6. El EDIM estará a disposición de las administraciones públicas. Asimismo, en los términos de acceso y difusión que se acuerden en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora, así como a los ciudadanos y ciudadanas.

7. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y las entidades locales acordarán, en el marco del ~~Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~, el modo de acceso a sus sistemas de información respectivos para permitir la alimentación de este sistema de información de la manera más rápida y automática posible, y los datos necesarios para su mantenimiento y desarrollo. Del mismo modo, las administraciones locales, autonómicas y estatal, acordarán las condiciones para el acceso y disposición de los datos que formen parte del sistema de información que precisen para el ejercicio de sus competencias.

Justificación

En coherencia con restantes enmiendas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 271

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

1. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) establecerá el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, que haga posible la colaboración, cooperación y coordinación en la actuación de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.

2. El DOMOS y los documentos complementarios forman parte del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico **y del Ministerio de Industria y Turismo y del Ministerio de Economía Comercio y Empresa.**

El anteproyecto será informado ~~preceptivamente~~ por el ~~Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~ y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, ~~y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada diez años.

4. El DOMOS tendrá carácter ~~vinculante~~ **orientador** para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado y en especial condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad. Las demás administraciones lo podrán asumir cuando así lo acuerden voluntariamente.

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Directrices generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana y directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

b) Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas de las administraciones públicas.

c) Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte, tanto para generación de nueva infraestructura como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes.

d) Sistema de indicadores para el seguimiento de los objetivos, sendas e hitos.

e) Relación de los ámbitos temáticos de otros instrumentos de la movilidad sostenible, como las directrices metodológicas y guías de buenas prácticas.

f) Elementos de las estrategias y planes de las administraciones públicas en materia de información, sensibilización y formación.

g) Este contenido podrá ser ampliado por acuerdo del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

6. Son documentos complementarios del DOMOS los documentos de directrices metodológicas y los documentos de guías de buenas prácticas, regulados en los artículos 19 y 20. Serán informados ~~preceptivamente~~ por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y por el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, y sometidos a información pública antes de su aprobación por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

Dado que el Proyecto de Ley concibe al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) como el “marco esencial de orientaciones para la planificación sostenible de la movilidad por parte de todas las administraciones públicas” (Exposición de Motivos), se considera imprescindible la participación en su elaboración tanto del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, por sus competencias en materia industrial, como del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, por sus competencias en el ámbito de la digitalización.

Asimismo, teniendo en cuenta el constante cambio que sufre la movilidad, el DOMOS debe realizarse con una mayor periodicidad, no cada diez años.

Por último, el DOMOS es un documento orientativo por su propia definición, por lo que no debe tener carácter vinculante.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 272

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 19

Texto que se propone

Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los transportes y la movilidad y su implantación en el correspondiente ámbito.

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) Planes de movilidad sostenible de entidades locales y planes de movilidad sostenible simplificados de entidades locales.

b) Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

c) Planes de movilidad sostenible al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.

d) Planes de movilidad activa, saludable, sostenible y segura a centros educativos y entornos escolares y de formación.

~~)- Zonas de bajas emisiones.~~

~~)- e) Distribución urbana de mercancías.~~

g) f) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.

h) g) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta o ciclo.

i) h) Diseño de soluciones de movilidad para dar respuesta a las necesidades de los residentes en zonas rurales y de baja densidad de población.

3. Las directrices metodológicas establecerán los objetivos, contenido y estructura, así como los instrumentos necesarios para su cumplimiento, seguimiento y revisión, en cada uno de los ámbitos descritos en el apartado anterior.

La accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte será principio inspirador de estas directrices.

4. En el seno del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas.

Justificación

La implementación de Zonas de Bajas Emisiones conlleva una restricción de la libertad de circulación, así como un enorme perjuicio a la capacidad económica de los españoles, teniendo en cuenta, además, que la edad media del parque automovilístico español se encuentra por encima de los catorce años. La reciente STSJM 405/2024 aludía precisamente a la insuficiencia del informe de impacto económico, y diversas ordenanzas municipales han sido anuladas argumentando la desproporcionalidad de la restricción de la circulación, así como vulneración del principio de necesidad y buena regulación (v. g.r., Sentencias del TSJ de Cataluña 1264/2024, 1272/2024, 1279/2024 y 1281/2024).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 273

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 20

Texto que se propone

Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.

1. Los documentos de guías de buenas prácticas son documentos complementarios del DOMOS que recogen actuaciones y experiencias satisfactorias de las administraciones públicas, entidades y empresas, que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otras.
2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:
 - a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.
 - b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.
 - c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.
 - d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.
 - e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.
 - f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la

actividad turística en territorio nacional.

3. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará la elaboración de las guías de buenas prácticas en materia de movilidad sostenible que se determinen en el DOMOS, ~~en el marco de la comisión que a tal efecto se acuerde en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~ sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.

Justificación

Mejora Técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 274

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 23

Texto que se propone

Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, ~~sostenibilidad~~ y eficiencia adecuados.

2. El Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) deberá responder al contenido de esta ley y al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) regulado en el artículo 16.

~~3. Su contenido deberá ser coherente con los objetivos asumidos por España a nivel internacional y las políticas públicas que, de manera directa o indirecta, tengan impacto en el transporte y la movilidad.~~

4. Se deberá prestar una atención especial al principio de desarrollo territorial y urbano ~~sostenible, los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes~~, así como a los objetivos sobre conservación de la biodiversidad.

5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, deberán establecerse los adecuados mecanismos de coordinación y de corresponsabilidad en su financiación, entre las distintas administraciones competentes.
6. Antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ~~del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~ y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
7. Corresponde su aprobación al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, vistos los informes ~~del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~ y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
8. El plazo máximo de vigencia del IPEEM será de diez años. Cada cinco años se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.
9. Los instrumentos de planificación de infraestructuras y transportes de ámbito estatal previstos en la normativa sectorial en materia de infraestructuras de transporte que se aprueben desde la entrada en vigor de esta ley deberán ser coherentes con el IPEEM y adecuarse a las condiciones que en él se establezcan.

Justificación

Mejora técnica en coherencia con otras enmiendas presentadas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 275

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Texto que se propone

Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público.

~~En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:~~

~~a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.~~

~~b) El transporte público colectivo.~~

~~c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.~~

~~d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.~~

~~La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.~~

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.

Justificación

Se propone la supresión del modelo jerarquizado y obligatorio entre diferentes modos de transporte impuesto por el artículo 29 del Proyecto de Ley. En este sentido, se considera que el referido modelo, el cual concibe al vehículo privado como un «mal inevitable», no se centra en las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos y las empresas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 276

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 49

Texto que se propone

Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de las previsiones contenidas en esta ley, los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal se regirán por lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo, por la reglamentación de la Unión Europea sobre servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, y por la legislación general sobre contratación del sector público que resulte de aplicación.

Si dichos contratos adoptasen la modalidad de contrato de servicios en el sentido definido en el artículo 17 de la Ley 9/2017 se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017.

~~2. Los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente.~~ Los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general, cuya competencia sea de ámbito estatal, deberán cumplir con el principio de vertebración y cohesión territorial. A tal efecto, el diseño y planificación de dichos servicios deberá garantizar el acceso y la conectividad de los territorios de la España rural, a fin de promover

su desarrollo y combatir la despoblación.

~~3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.~~

~~4. Los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que estén íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico, no se prestarán con carácter exclusivo si así se establece tanto en el pliego del contrato estatal como en el correspondiente de la comunidad autónoma.~~

~~5. Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.~~

~~6. Cuando entre dos Comunidades Autónomas existan, por razones históricas o de cualquier otro tipo, relaciones de movilidad cotidiana que no afecten a las poblaciones que, con carácter general, atienden los servicios de competencia estatal, las Comunidades Autónomas correspondientes, con la participación, en su caso, de las entidades locales, deberán establecer los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas. Será necesario, en su caso, que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.~~

~~La Administración General del Estado podrá participar en la financiación de estos servicios.~~

~~3.7. Los servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal deberán facilitar el transporte de bicicletas en la medida que sea posible, y, en cualquier caso, informar de forma clara de la posibilidad y las condiciones de transporte para bicicletas en los puntos y portales de venta de billetes.~~

Justificación

La España despoblada enfrenta serios desafíos estructurales derivados del progresivo abandono de sus pueblos. Entre los factores que agravan esta situación, la falta de acceso a servicios públicos esenciales, como el transporte, juega un papel crucial. En este contexto, la movilidad permite su conexión con centros de actividad económica, educativa o sanitaria. La escasez o reducción de paradas y rutas en estas áreas sólo incrementa el aislamiento, lo que contribuye al éxodo rural y la concentración de población en grandes núcleos urbanos.

En este sentido, el nuevo mapa concesional derivado del precepto de la norma que se pretende aprobar reduciría considerablemente el número de paradas existentes en las líneas de autobús de competencia estatal, con el consiguiente perjuicio para los españoles y la vertebración territorial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 277

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano.

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano **e interurbano**, siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.
3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.
4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano en los

términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Justificación

El transporte interurbano no debe quedarse fuera de la financiación recogida en esta Ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 278

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 93

Texto que se propone

Artículo 93. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.
2. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se elaborará y ~~aprobará por parte del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~ un plan para la implementación de estos sistemas integrados de información y venta, fomentando aquellas soluciones que resulten interoperables.
3. Las aplicaciones de movilidad que se diseñen deberán dar cumplimiento a la normativa sobre condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.

Justificación

Mejora Técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 279

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 98

Texto que se propone

Artículo 98. Coordinación entre administraciones para la mejora de la cadena logística.

1. A través de los mecanismos establecidos en el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, las administraciones públicas colaborarán para facilitar la implantación progresiva y coordinada de una red de nodos logísticos jerarquizados, intermodales y digitalizados que permitan una mejora de la eficiencia de las cadenas logísticas.

~~2. Dentro del Plan de Trabajo Bienal del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible al que se hace referencia en el artículo 11, se incluirá la elaboración y actualización de un catálogo de nodos logísticos intermodales, incluyendo los servicios que se prestan en los mismos. Este catálogo deberá recoger, al menos, los nodos logísticos de importancia estratégica y los nodos logísticos de interés autonómico que se hayan declarado.~~

Justificación

Mejora técnica en coherencia con enmiendas restantes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 280

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VII. ARTÍCULO 101

Texto que se propone

Artículo 101. Informe de actividad en materia de políticas públicas de movilidad y transportes.

1. Con periodicidad bienal, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elevará al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, un informe de actividad en materia de políticas públicas de movilidad y transporte para su toma de razón.

2. En los ámbitos en los que estén afectados, en la elaboración del informe deberán ~~participar el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible~~. Podrán participar otros Ministerios cuando así se considere conveniente.

En todo caso, el Informe de Actividad será sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. El informe deberá incluir, al menos, el siguiente contenido:

- a) Memoria de actividades y funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.
- b) Situación, avances y propuestas en relación con el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
- c) En relación con las inversiones en infraestructuras estatales del transporte:

1.º Relación de obras licitadas durante el año anterior, con los resultados de los análisis de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, del artículo 52.

2.º Relación de proyectos que han sido objeto de excepción en base a lo estipulado en el artículo 55.

3.º Resumen de las principales conclusiones de los análisis ex post realizados el año anterior a los que se refiere el artículo 52.

d) En relación con las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal: situación, seguimiento y modificaciones realizadas en los dos años correspondientes al informe.

e) Valores de los indicadores recogidos en el DOMOS y análisis del cumplimiento de objetivos.

f) Disposiciones normativas e instrumentos de planificación aprobadas por el conjunto de las administraciones en materia de movilidad y transportes.

~~g) Cualquier otro contenido que se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

4. El Informe de Actividad, tras la toma de razón del Consejo de Ministros, deberá remitirse a Congreso y Senado y publicarse en la web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

Mejora Técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 281

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Texto que se propone

Disposición transitoria segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél.

En este mismo plazo de dos años, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión de servicios del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de 6 meses desde la fecha de su aprobación. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Los nuevos contratos de concesión de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados

por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

4. En las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios, se aplicarán las siguientes reglas:

a) El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.

b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, **iniciándose la posibilidad de adjudicación conforma a las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público, cumpliendo con los principios de publicidad, transparencia, no discriminación e igualdad de oportunidades entre licitadores** ~~sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio a un operador distinto, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.~~

c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios podrán serán objeto de tramitación urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 119 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.

Justificación

La adjudicación directa por parte de la administración puede dar lugar a arbitrariedades.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 282

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Texto que se propone

Disposición final primera. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Con el fin de que el nombre y funciones de los órganos consultivos en el ámbito de la movilidad sostenible y la seguridad vial se correspondan con el actual reparto competencial, se modifican los capítulos II y III del título I, el capítulo I del título II y la disposición adicional primera del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que quedan redactados como sigue:

«TÍTULO I

CAPÍTULO II

Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 8. Composición y funciones.

1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial y para promover la concertación de las distintas

administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

2. La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.

4. En las Comunidades Autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.

Las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor pueden establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico y Seguridad Vial.

5. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejerce las siguientes funciones:

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de tráfico y seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar, en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico o seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.

d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.

e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.

f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.

g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

6. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente.

A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, debe haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

CAPÍTULO III

Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.

1. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las Comunidades Autónomas que hayan asumido, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones.

2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.

TÍTULO II

CAPÍTULO I

Normas de comportamiento en la circulación

Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras y en las normas municipales. Las mismas prescripciones son aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que puede llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Asimismo, la realización de obras en las vías debe ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable, que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

Las infracciones a lo dispuesto en este apartado, así como la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, se sancionarán en la forma prevista en la normativa de carreteras, sin perjuicio de la normativa municipal

sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quien haya creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, debe hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine.

6. Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

8. La celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no existe competición deportiva, pero que precisen para su desarrollo la ocupación total o parcial de la vía, interfiriendo en la fluidez y seguridad ordinaria de la circulación de la misma, deberán ser comunicadas por sus promotores u organizadores con una antelación mínima de diez días hábiles con respecto a su fecha de celebración al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial, para que este organismo pueda ~~estimar la procedencia de su celebración en el momento indicado, teniendo en cuenta la afección provocada y calendario de restricciones a la circulación y, en su caso,~~ dictar las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico. Los organizadores serán responsables de comunicar, por medios telemáticos, el inicio y fin del uso excepcional de la vía a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico.

Asimismo, cuando se trate de la celebración de otras actividades o eventos cuyo desarrollo no implique ocupación de las vías, pero sí puedan generar un número de desplazamientos anormalmente elevados, afectando a la fluidez y seguridad ordinaria de las mismas, sus promotores u organizadores también tendrán la obligación de comunicarla al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad

vial con anterioridad a su inicio para que dichas autoridades puedan definir, si así resulta procedente, la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico específica a ejecutar.

Disposición adicional primera. Referencias normativas.

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba.»

Justificación

No se considera adecuado que la Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad regional o local responsable en materia de seguridad vial, pueda determinar, teniendo en cuenta exclusivamente la afección provocada y el calendario de restricciones a la circulación, la procedencia o no de la celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no exista competición deportiva.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 283

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO VOX

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Texto que se propone

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 9 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 9.

1. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 147 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, estará constituida por el miembro del Gobierno que, en representación de la Administración General del Estado, resulte competente en materia de transportes, y por los correspondientes miembros de los Consejos de Gobierno, en representación de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes se regirá por lo dispuesto en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015.»

Dos. Las referencias a la Conferencia Nacional de Transportes recogidas en el artículo 10 se entenderán hechas a la Conferencia Sectorial de Transportes.

Tres. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 11.

1. Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas, existirá, la «Comisión de Directores Generales de Transporte Terrestre», integrada por los titulares de las direcciones generales competentes en materia de transporte terrestre de las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla. La Comisión estará presidida por el Director General de Transporte Terrestre de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año.

Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión los titulares de otras direcciones generales de las citadas administraciones.

2. La Comisión de Directores Generales de Transporte terrestre actuará como órgano ordinario de coordinación técnica y administrativa en materia de transportes terrestres, entre las distintas administraciones públicas, y deliberará sobre cuantos asuntos de la competencia de sus miembros puedan afectar al adecuado funcionamiento del sistema de transportes.

Asimismo, la referida comisión actuará como órgano de apoyo y de discusión previa de la Conferencia Sectorial de Transportes, la cual podrá delegarle el conocimiento de los asuntos de su competencia.

La Comisión de Directores Generales podrá crear las subcomisiones y grupos de trabajo que resulten necesarios.»

Cuatro. El apartado 2 del artículo 42 queda redactado como sigue:

«Artículo 42.

2. No obstante, lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora, salvo que reglamentariamente se fije un umbral menor.

b) Transporte realizado en vehículos que lleven unido de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo. Esta exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros accesorios que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.

c) Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada, de las cortas distancias recorridas o de la pequeña capacidad de carga de los vehículos en que se realicen.»

~~Cinco. Se incluye un nuevo apartado 6 en el artículo 36, con la siguiente redacción:~~

~~«6. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres quedará integrado en el Consejo Superior de Movilidad Sostenible.»~~

Seis. El artículo 62 queda redactado como sigue:

«Artículo 62.

1. Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.
2. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.
3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al desarrollo de dichas actividades.

Los servicios de movilidad colaborativa, entendidos como aquellos efectuados a título no oneroso excepto por la compartición de gastos, en los que varios usuarios comparten un vehículo de turismo en un mismo viaje, se consideran transportes privados particulares. En estos servicios, los usuarios pueden ponerse en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. Con el fin de delimitar los supuestos en los que la contraprestación recibida por el conductor o conductora pueda implicar la realización de un transporte público, podrá establecerse reglamentariamente un baremo de costes para estos servicios de movilidad colaborativa.»

Siete. El artículo 64 queda redactado como sigue:

«Artículo 64.

1. Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares, discrecionales y a demanda.

Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Son transportes a la demanda los que se prestan previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato del sector público.

2. Los transportes públicos de mercancías por carretera tendrán en todo caso la consideración de discrecionales, aun cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerario, calendario u horario.»

Ocho. El artículo 70 queda redactado como sigue:

«Artículo 70.

1. La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general deberá ser precedida del correspondiente y fundado acuerdo del Consejo de Ministros sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, el cual debe ser acompañado de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.»

Nueve. El artículo 71 queda redactado como sigue:

«Artículo 71.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la administración, salvo que por acuerdo del Consejo de Ministros se establezca otra cosa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley de Movilidad Sostenible, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios públicos se llevará a cabo por la empresa a la que la administración adjudique el correspondiente contrato de concesión de servicios. No obstante, la administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

En lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea relativa a los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la prestación de los referidos servicios de transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación.

En el caso de que el contrato adoptara la forma de contrato de servicios, se adjudicará con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público y su normativa de desarrollo.

Diez. El artículo 72 queda redactado como sigue:

«Artículo 72.

1. Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de concesión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general o cuando en el pliego del contrato se fijen limitaciones a esta regla general, detallándose los tráficos existentes o previstos que no se prestarán en exclusiva y que deberán ser aprobados por el Consejo de Ministros.

En consecuencia, con carácter general, los nuevos servicios que sean creados no podrán incluir tráficos que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.

Tampoco procederá el establecimiento de un nuevo servicio cuando la escasa entidad de los núcleos de población que habría de atender y su proximidad geográfica con los que ya vienen siendo atendidos por otro servicio no permitan definir un tráfico significativamente distinto.

2. A los efectos señalados en el punto anterior, los tráficos constitutivos de cada servicio vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar a los viajeros que se desplacen entre los mismos.

Únicamente se tendrán en cuenta, a efectos de la apreciación de posibles coincidencias, las paradas de los servicios preexistentes entre las que estuvieran autorizados tráficos en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.»

Once. El artículo 133 queda redactado como sigue:

«Artículo 133.

1. La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengan impuestas por la legislación reguladora de tales materias.

La actividad consistente en la utilización concatenada e intensiva de un vehículo alquilado sin conductor por un número indeterminado de personas usuarias dentro de una zona de servicio determinada, estando disponible para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles, constituye una modalidad de arrendamiento sin conductor.

2. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros, cuando dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por su titular, que deberá ser una empresa profesionalmente dedicada a esta actividad.»

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS	
SECRETARÍA GENERAL	
REGISTRO DE COMISIONES	
30-10-2024 16:16:18	
Entrada:	5540



Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 284

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley. Apartado 2

2. En particular esta ley pretende:

- a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema multimodal integrado de transporte para todas las personas, público, social, eficiente, saludable, seguro, sostenible, descarbonizado, asequible, accesible e inclusivo.
- b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.
- c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad,
- d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.
- e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación

del transporte urbano que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 285

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Subsecciones nuevas

Texto que se propone

Artículo 2. Definiciones.

Apartado 1.

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente como el incremento de la movilidad activa peatonal y ciclista.

ii) Obligaciones de servicio público: cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 286

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De adición

Precepto que se añade:

Subsecciones nuevas

Texto que se propone

El Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas, apartado 2 se añade una subsección y quedaría redactado de la siguiente manera:

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

- a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.
- b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.
- c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.
- d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.
- e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.

f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.

g) El fomento de la movilidad sostenible al trabajo

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 287

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 22

Texto que se propone

Artículo 22. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.

1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional promoverán la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.
2. En el currículo de la enseñanza básica y secundaria postobligatoria se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, concienciando sobre la violencia vial y fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental. También se incluya formación en el cálculo del impacto ambiental.
3. Las Administraciones educativas establecerán el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible.

4. Las Administraciones educativas también garantizarán, en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de entornos escolares seguros, saludables y sostenibles, y los caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros y sostenibles.

5. Asimismo, en el ámbito universitario y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.

6. Se garantizará la adecuada formación inicial del profesorado que ha de asumir funciones docentes en materia de movilidad y transportes sostenibles en las distintas etapas. Asimismo, las Administraciones educativas impulsarán programas de formación permanente del profesorado a fin de incluir formación específica en dicha materia y promover su revisión periódica para garantizar la adecuación de los contenidos. De igual modo, se fomentarán acciones formativas dirigidas al personal no docente, los equipos directivos y la comunidad educativa, con especial atención a las personas representantes del alumnado y de las familias en los consejos escolares y sociales.

7. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la formación en el marco del aprendizaje a lo largo de la vida, con acciones formativas dirigidas a personas de cualquier edad, en formato tanto presencial como virtual, orientadas no solo a la adquisición de nuevas aptitudes en el ámbito de la movilidad y los transportes sostenibles, sino a la difusión y el conocimiento de la nueva cultura de la movilidad.

8. Se procurará que la formación a la que hace referencia este artículo esté disponible en un formato accesible para las personas con discapacidad y de lectura fácil.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 288

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 22

Texto que se propone

Artículo 22. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.

1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional promoverán la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.
2. En el currículo de la enseñanza básica y del Bachillerato se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental.
3. Las Administraciones educativas establecerán el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible.
4. Las Administraciones educativas también garantizarán, en coordinación con las administraciones



competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de entornos escolares seguros, saludables y sostenibles, y los caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros y sostenibles.

5. Asimismo, en el ámbito de la educación superior y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.

6. Se garantizará la adecuada formación inicial del profesorado que ha de asumir funciones docentes en materia de movilidad y transportes sostenibles en las distintas etapas. Asimismo, las Administraciones educativas impulsarán programas de formación permanente del profesorado a fin de incluir formación específica en dicha materia y promover su revisión periódica para garantizar la adecuación de los contenidos. De igual modo, se fomentarán acciones formativas dirigidas al personal no docente, los equipos directivos y la comunidad educativa, con especial atención a las personas representantes del alumnado y de las familias en los consejos escolares y sociales.

7. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la formación en el marco del aprendizaje a lo largo de la vida, con acciones formativas dirigidas a personas de cualquier edad, en formato tanto presencial como virtual, orientadas no solo a la adquisición de nuevas aptitudes en el ámbito de la movilidad y los transportes sostenibles, sino a la difusión y el conocimiento de la nueva cultura de la movilidad.

8. Se procurará que la formación a la que hace referencia este artículo esté disponible en un formato accesible para las personas con discapacidad y de lectura fácil.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 289

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 53

Texto que se propone

Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad socioambiental mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.

2. En relación con las actuaciones en aeropuertos de interés general, el análisis preliminar se llevará a cabo durante la tramitación del Plan Director del aeropuerto correspondiente o de su revisión o modificación, respecto a las actuaciones incluidas en el mismo, teniendo en consideración el potencial aumento de operaciones y su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, así como en las emisiones acústicas y en la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios y afectados por la actividad asociada al transporte aéreo, y garantizando

el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental.

3. En relación con las actuaciones del ámbito portuario, el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se llevará a cabo en todo caso durante la tramitación del documento de Plan Director de Infraestructuras al que se refiere el artículo 54 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Adicionalmente a lo anterior, para aquellas inversiones que se consideren relevantes desde el punto de vista técnico o económico, pero que no formen parte de un documento de Plan Director de Infraestructuras, la necesidad de contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se recogerá en el momento de incluir dicha actuación en el plan de inversiones de la Autoridad Portuaria correspondiente, y que formará parte del Plan de Empresa al que hace referencia el artículo 55 del texto legal anteriormente mencionado.

4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos incluidos en el anexo II de la presente ley.

5. En relación con las actuaciones a incluir en convenios entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o sus entidades dependientes y otras administraciones o entidades, siempre que estén financiadas o cofinanciadas por dicho Ministerio o sus entidades dependientes, y sin perjuicio de su titularidad, deberán contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental positivo, siempre que se superen los importes establecidos en el anexo II.

6. El contenido del anexo II podrá ser actualizado por orden ministerial, cuando se constate la necesidad de adecuación de los umbrales o la tipología de las actuaciones.

7. Este análisis preliminar contemplará las diversas alternativas, modos de transporte-incluyendo, cuando proceda, la movilidad activa-, previsiones de demanda y efectos económicos, sociales y medioambientales esperados, incluyendo criterios sostenibles de ocupación del suelo, para los diferentes agentes implicados. Se realizará de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 sobre la metodología de los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental.

8. Los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental serán sometidos a los siguientes informes:

a) Las actuaciones correspondientes al apartado 3 se informarán por el Organismo Público Puertos del Estado.

b) Las actuaciones en carreteras del Estado correspondientes a los apartados 4 y 5 se informarán por el Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

c) Para las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal correspondientes a los apartados 4 y 5 se aplicará lo establecido en el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

9. El Consejo de Ministros, por razones de interés general, podrá autorizar la continuación de aquellos expedientes donde el análisis preliminar no haya alcanzado un resultado positivo. La persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de estas últimas autorizaciones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 290

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano.

4. 4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo las redes de bicicletas, metros, metros ligeros, y tranvías, trenes de cercanías, trenes regionales y autobuses que operan en el los ámbitos urbanos y ámbitos rurales, en los términos que se establecen en esta ley, así como servicios de la llamada movilidad sostenible y activa que se incorporen a los al sistemas multimodal de transporte, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 291

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 61

Texto que se propone

Artículo 61. Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos.

1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano y metropolitano de viajeros no podrán superar la cuarta parte de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados.

2. Al menos el 75 % de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por las personas usuarias, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. Los ingresos procedentes de las tarifas abonadas por las personas usuarias deberán cubrir como mínimo el 25 % de los costes operativos. Este requisito se aplicará globalmente al conjunto de ingresos, pudiendo existir tarifas sociales por las que determinados grupos de personas usuarias abonan tarifas inferiores o servicios específicos en los que la cobertura por ingresos procedentes de tarifas resulte inferior a este 25%.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 292

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO IV. ARTÍCULO 94

Texto que se propone

Artículo 94. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

1. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, y como una de las secciones del Consejo Superior de Movilidad Transportes Sostenibles, se constituirá la Sección Transversal de Formación y Capacitación que desarrollará una función permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, con el fin de proporcionar respuestas efectivas a las necesidades de formación y recualificación de la población activa, y para anticiparse a los cambios y responder a la demanda de mano de obra cualificada que se pueda producir, contribuyendo así al desarrollo profesional y personal de los personas trabajadoras y a la competitividad de las empresas.

2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas.

3. En todo caso, corresponderán a esta Sección las siguientes actuaciones:

a) Análisis de la situación de la Formación Profesional Dual y de la Mención Dual en las enseñanzas universitarias oficiales en el ámbito del transporte y la movilidad y propuestas de mejora para su funcionamiento.

b) La identificación de las carencias y necesidades formativas concretas de las personas trabajadoras, a partir de un análisis de su perfil profesional, de forma que puedan adquirir las competencias necesarias para, bajo los criterios de la transición justa, evitar los desajustes con los requerimientos del sistema productivo, así como la identificación de las figuras formativas a través de las que deberían canalizarse estas necesidades.

c) La detección periódica de las necesidades de adaptación de los programas formativos a la sociedad, el empleo y de la economía en general y en concreto a los aspectos relativos a la movilidad segura, sostenible y conectada, para adecuarlos a los avances del conocimiento, así como a los cambios y nuevas exigencias de su ámbito local, de la sociedad española y del contexto europeo e internacional.

d) La elaboración de un informe bienal que recogiera, al menos, la identificación de las ocupaciones con mejores perspectivas de empleo, las necesidades formativas de las personas trabajadoras y autónomos y las recomendaciones concretas, que podrán ser referentes de la programación de la oferta formativa dirigida a las personas trabajadoras ocupadas y desempleadas.

e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorias de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.

f) La elaboración de un plan de formación sobre movilidad accesible.

4. Los resultados de las actividades señaladas anteriormente se someterán a informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y se remitirán al Ministerio de Trabajo y Economía Social, al Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes y al Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, para su consideración.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 293

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA

Texto que se propone

Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las acciones y medidas a corto y medio plazo, cuya implantación permita elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías desde el 4% actual hasta el 10% en 2030, reduciendo las externalidades negativas del transporte tal y como se establece en la iniciativa Mercancías 30; y de, al menos, el 35% en 2040. Para ello, se revisará la estrategia para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 294

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional 14ª. Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos

1. El Gobierno llevará a cabo una política de recuperación y generación de nuevas conexiones con los países europeos de su entorno, con especial atención a los horarios nocturnos que faciliten la sustitución de los desplazamientos en avión entre ciudades europeas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 295

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final 18ª. Modificación del apartado E del Anexo II del Real Decreto 1822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos

En el plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, el apartado E del Anexo II del Real Decreto 1822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos quedará redactado en los siguientes términos: "E. CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS POR SU POTENCIAL CONTAMINANTE

1. Todo vehículo matriculado en el Registro de Vehículos será clasificado en el mismo en relación a su nivel de emisiones (medido bajo estándar WLTP) y combustible empleado, de conformidad con las categorías creadas en el presente anexo. Asimismo, aquellos vehículos que circulando por las vías públicas no dispongan de matrícula española, se podrán clasificar conforme a idénticos parámetros, a efectos de adecuar su circulación a las previsiones normativas emanadas de la autoridad competente.

2. Categorías de clasificación ambiental:

a) Vehículos 0 (cero) emisiones, entendidos como aquellos con emisiones nulas "in situ": Vehículos

L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), o vehículos de pila de combustible (FCEV).

b) Vehículos D:

Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 con motores de combustión interna (incluidos híbridos y gas) clasificados en el Registro de Vehículos como de categoría Euro 5 o Euro 6 y sucesivas (para vehículos de gasolina) o Euro 6d y sucesivas (para vehículos diésel). Siempre que sus emisiones de CO₂ no superen los 95 grCO₂/km (medidas bajo estándar WLTP). Aquellos vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), vehículos de hidrógeno (HICEV), vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP), siempre que cumplan los dos requisitos referidos: pertenecer a la categoría Euro 6d y sucesivas, y que sus emisiones de CO₂ no excedan los 95 grCO₂/km (bajo estándar WLTP).

c) Vehículos C:

Entendidos como vehículos de todo tipo, con motor de combustión interna, con un nivel de emisiones de más de 95 grCO₂/km hasta un máximo 137 grCO₂/km (bajo estándar WLTP), de gasolina Euro 4/IV o diésel Euro 6a, Euro 6b y Euro 6c. Por encima del umbral de 137 grCO₂/km (estándar WLTP) ningún vehículo podrá optar a un distintivo superior a B, con el fin de limitar los vehículos de alta potencia y/o masa que no contribuyan a la necesaria reducción de emisiones, sean de la tecnología que sean.

d) Vehículos B:

Entendidos como vehículos de todo tipo, con motor de combustión interna, de gasolina Euro 3/III o Diésel Euro 4/IV o Euro 5/V.

e) Vehículos A:

Todo vehículo a motor de combustión interna que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, D, C o B.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 296

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional 20ª. Financiación del transporte público

1. En el plazo de un año de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno debe elaborar una Estrategia de financiación del transporte público, a presentar ante la Conferencia Sectorial de Transportes a efectos de tener en consideración las propuestas de las Comunidades autónomas y acordar un esquema estable y a largo plazo que pueda implicar a todos los agentes concernidos por la materia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 297

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

De adición

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

Texto que se propone

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo

Nuevo apartado 6

Se propone introducir un nuevo apartado 6 en el artículo 27 del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible conforme a la siguiente redacción:

“6. A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bis. del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 298

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 50

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 299

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 58

Texto que se propone

Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ)

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. La financiación deberá ser suficiente para la prestación de un servicio de calidad y que sea sostenible social, económica y medioambientalmente, con niveles de servicio homogéneos en todos los territorios asegurando así la unidad de mercado.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

2. La asignación de los recursos del Fondo se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 60 en lo relativo a los costes operativos, y atendiendo al orden de prioridad que se recoge en el apartado 1.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 300

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 59

Texto que se propone

Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:

a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

1.º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.

2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurran simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.

3.º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1.º) y (2.º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma.

4.º Reglamentariamente se podrán establecer las condiciones en las que los municipios no incluidos en los apartados anteriores y que presten un servicio público colectivo de transporte urbano pudieran ser beneficiarios de estas subvenciones.

b) Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos recogidos en el artículo 56 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes.

2. La solicitud de subvención por las entidades a las que se refiere al apartado 1.b) implicará la imposibilidad de que los municipios integrados en los mismos puedan solicitarlas de manera individual para los mismos servicios.

3. Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

4. Para ser beneficiarios, los municipios o entidades supramunicipales en cuyo ámbito territorial se desarrolle el servicio deberán contar con un Plan de Movilidad Sostenible según lo previsto en el artículo 25.

5. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible tendrá en cuenta en la convocatoria de las subvenciones financiadas con cargo al FECMO-FCPJ, entre otros, los siguientes extremos:

a) El cumplimiento de las directrices, objetivos y condiciones establecidas en el DOMOS y sus documentos complementarios.

b) El fomento de la interoperabilidad de las redes de transporte y servicios de movilidad.

c) El trasvase modal coherente con lo establecido en el artículo 29.

d) La mejora de la movilidad y su sostenibilidad medioambiental, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y la mejora de la calidad del aire a través de la reducción de contaminantes atmosféricos, incluyendo las políticas de modernización de flotas orientadas a la utilización de energías limpias y la promoción de la movilidad activa.

e) El cumplimiento de determinados valores de indicadores de calidad del servicio.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 301

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

REGO CANDAMIL, NÉSTOR

GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 60

Texto que se propone

Artículo 60. Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales a año vencido, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.

2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 y que así lo soliciten.

3. Reglamentariamente se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

a) Parámetro de referencia para el cálculo de la subvención (PR). Este parámetro de referencia podrá ser distinto para los distintos modos de transporte y elegirse entre vehículos-km producidos,

viajeros-km, número de personas totales, u otro similar representativo de la oferta o demanda del transporte.

b) Importe de referencia (IR) correspondiente a cada parámetro de referencia, que será el importe en euros de subvención por unidad de parámetro de referencia. El importe de referencia podrá establecerse diferenciando por modos o tecnologías de transporte como autobuses, metros o tranvías, o segmentando los municipios por grupos atendiendo a su población u otras características básicas, o para atender situaciones especiales debidamente justificadas.

c) Coeficientes correctores territoriales (CCT), que serán los indicadores de ajuste del importe de referencia correspondiente a cada parámetro de referencia, cuando sea necesario tener en cuenta condiciones de tipo territorial o de población que puedan tener incidencia en los costes operativos del transporte o en la generación de ingresos tarifarios y comerciales en condiciones eficientes, como pueden ser, entre otros:

1.º La población total receptora del servicio.

2.º La concentración o densidad de la población o el número de núcleos asistidos.

3.º El total de kilómetros lineales de la oferta de transporte en relación con la población.

4.º Otras condiciones relevantes como la cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos. Este factor corrector en ningún caso será inferior a 1,0 ni superior a 1,2.

e) Penalidades e incentivos, que se establecerán en la resolución de otorgamiento de la subvención para incentivar la mejora continua de la calidad del servicio, el comportamiento ambiental, la eficiencia en la prestación y la adaptación tecnológica. Estos indicadores podrán exigir unos niveles mínimos de regularidad, ocupación máxima y mínima en los vehículos, cumplimiento de la oferta programada, así como otros posibles aspectos de calidad del servicio.